Deutsche schiffahrt und schiffahrtspo... der gegenwart

Karl Thiess

Digitized by Google

EIGENTUM·VON

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig

Künstlerischer Wandsch

für Haus und Schule. Farbige Künstlersteinzeic

Größere Blätter:

Bollständige Liste 10—19 cm und 20—28 cm zu je 1.— und

Erläutern Text zu 78 Blätter Aquarell-

Bayerl, Adolf.
Bergmann, Carl.
Bilde, Claus Meyer.
Bilde, Claus Meyer — Im Stallgebäude b. Hengst.
Bilde, Claus Meyer.
Bommer, Hermann.
Bommer, Hermann bei Sonne.
Die Bergkönigin. Märchenbild.
Bühlmann, Theodor. Hafen der Republik.
Bürkner, Theodor. Hafen der Republik.
Bürkner, Theodor. Im Schnee.
Bürkner, Theodor.
Bürkner, Theodor.
Bürkner, Theodor — Schlesischer Bauer.
Bürkner, Theodor.
Bürkner, Theodor.
Bürkner, Theodor — Im Wartesaal.
Bürkner, Theodor.
Bürkner, Theodor — Im Wartesaal.
Bürkner, Theodor — Kirchgang.
Bürkner, Theodor.
Bürkner, Theodor.
Bürkner, Theodor — Sonntagsruhe.
Bürkner, Theodor.
Bürkner, Theodor.
Bürkner, Theodor

470

Aus Natur und Geisteswelt
mlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen
169. Bändchen

Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart

Von

Karl Thieß
Professor an der Technischen Hochschule Danzig

NEW YORK PUBLIC LIBRARY

Druck und Verlag von B. G. Teubner in Leipzig 1907

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
670851
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
R 1914 L

Alle Rechte, einschließlich des Übersetzungsrechts, vorbehalten.

Digitized by Google

Vorwort.

Die Ausführungen dieses Bandes geben im wesentlichen eine Vortragsreihe wieder, die der Verfasser im Auftrage der Oberschulbehörde zu Hamburg im Januar 1907 gehalten hat. Ähnliche Vorlesungen hat er schon früher auch in der Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung zu Berlin und an der Technischen Hochschule zu Danzig gehalten.

Absichtlich ist die Form des Vortrags beibehalten und die Belastung des Stoffs mit Tabellen, Zitaten und Exkursen vermieden worden. Denn was bis jetzt auf dem gleichen Gebiete über Schiffahrt und Schiffahrtspolitik an Literatur vorhanden ist, das sind im wesentlichen eine Reihe von guten Sammelschriften und Jahrbüchern mit statistischen, geschäftlichen, technischen und juristischen Materialien. Nach dieser Richtung fehlt es nicht an brauchbarer Literatur. Dagegen ist eine allgemeine Übersicht über die großen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte und Entwickelungstendenzen der deutschen Schiffahrt in neuester Zeit vielfach vermißt worden. Monographische Darstellungen berücksichtigen immer nur einzelne Punkte. In den Handbüchern der Wirtschaftspolitik ist die Seeschiffahrt regelweise nur sehr kurz behandelt worden. Bis diese Lücke durch eine umfassende „Nationalökonomik der Schiffahrt" ausgefüllt ist, sollten die genannten Vorlesungen und soll die vorliegende Veröffentlichung eine allgemeinste Übersicht über dies wichtige Gebiet unseres nationalen Wirtschaftslebens ermöglichen. Der Verfasser hofft, daß diese Heraushebung der wichtigsten Gesichtspunkte auch neben einer größeren Darstellung, die für engere Fachkreise mehr ins einzelne geht, ihren Nutzen erweisen und weiteren Kreisen eine genauere Kenntnis unserer Schiffahrt erschließen wird.

In Anmerkungen zu den einzelnen Abschnitten ist die wichtigste Literatur genannt worden, die ein genaueres Eindringen in die Zahlenverhältnisse und die Spezialfragen ermöglicht, etwa in dem Umfange, wie es sich durch die Wünsche und Rückfragen aus dem Hörerkreise der Vorlesungen als notwendig herausgestellt hat.

Danzig-Langfuhr im Februar 1907.

Karl Thieß.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
	Zur Einleitung	1
I.	Der Einfluß der geschichtlichen Entwickelung auf die Gestaltung der modernen deutschen Schiffahrt und Schiffahrtspolitik	3
II.	Die Konzentration der Großschiffahrt in den Nordseehäfen	12
III.	Die Weltstellung der deutschen Handelsflotte	15
IV.	Die Gründe des deutschen Aufschwungs. Das Prinzip der Qualitätsleistungen	24
V.	Konzentration und Ausgestaltung der deutschen Hafeneinrichtungen	26
VI.	Die Ausbildung der Reederei als besonderes Gewerbe und ihre Unternehmungsformen	35
VII.	Der Übergang zum Dampferbetrieb und das Entstehen der Linienreedereien	42
VIII.	Die Qualitätsleistungen in den deutschen Schiffsformen	52
IX.	Die Verbindung vielseitiger Linien und Verkehrsaufgaben in den deutschen Riesenunternehmungen	54
X.	Volkswirtschaftliche Gesichtspunkte der Kartellbildung in der Schiffahrt	65
XI.	Die nationalen und internationalen Schiffahrtsverbände unter deutscher Führung	74
XII.	Schiffahrtssubsidien und Reichspostverträge	96
XIII.	Beziehungen der Schiffahrt zur Staatsverwaltung und zur Kriegsmarine	105
XIV.	Die deutsche Zoll- und Handelspolitik auf dem Gebiete der Schiffahrt	111
XV.	Sozialpolitik auf See. Seemannsschutz	116
XVI.	Die Seemannsversicherung	127
XVII.	Die deutsche Auswandererpolitik	133
XVIII.	Zusammenfassung und Schlußwort	141

Digitized by Google

Zur Einleitung.

Über Schiffahrt und Schiffahrtspolitik würden sich nächstbeteiligte Interessenten und Sachverständige in Deutschland, Hamburger und Bremer Kaufleute und Reeder alten Stils, vermutlich am liebsten ganz außerordentlich kurz äußern und etwa sagen: Die beste wirtschaftliche Grundlage der deutschen Seeschiffahrt ist eben, daß sie ganz auf eigenen Füßen steht, daß sie die Politik nicht braucht. Man soll sie mit Schiffahrtspolitik jeder Art möglichst in Ruhe lassen und höchstens dafür sorgen, daß den Herren Konkurrenten in anderen Ländern die Schiffahrtspolitik auch nicht übermäßig hilft. Dann wird unsere Seeschiffahrt ihre Aufgaben schon erfüllen, wie sie das bisher getan hat. Wer nicht dazu gehört, braucht sich ihretwegen keine Sorge zu machen. Weitere Ausführungen sind über diese Sache überflüssig; damit ist dem Gegenstand Genüge geschehen. — Ich bin anderer Ansicht. Was die wirtschaftlichen Grundlagen der Seeschiffahrt anlangt, so wird es kaum ein Gewerbe geben, das so vielseitige Beziehungen zu allen möglichen Gebieten des Wissens und des Wirtschaftslebens hat, das so viele Menschen wirtschaftlich angeht, als die Seeschiffahrt unserer Tage. Und was die Politik der Seeschiffahrt betrifft, so sind wir heut über die Theorien vom Nachtwächterstaat, die diesem nur eine allgemeine Schutzrolle zuweisen wollen, längst hinaus; wir wissen, daß die Wirtschafts- und Sozialpolitik in allen Betätigungskreisen der Menschen und Völker ihre berechtigte Stellung hat, daß sich auch die Schiffahrt gegen den kontrollierenden und ordnenden Einfluß öffentlicher Gewalten unmöglich absperren kann; wir wissen, daß das internationale Gewerbe der Schiffahrt auch von der hohen Staatenpolitik in wichtigen Beziehungen abhängt. Ich fasse aber den Begriff Politik noch weiter; ich bezeichne nicht nur das Vorgehen des Staats, sondern auch die großzügigen Organisationsideen und die leitenden Gesichtspunkte der Großreedereien,

Digitized by Google

der großen Schiffahrtsverbände und -vereine als Schiffahrtspolitik, ich sehe in der Verbandsbildung der Schiffahrt das sachgemäße und hochinteressante Gegenstück und die Parallelerscheinung zu der einheitlichen staatlichen Organisation unserer Eisenbahnen, zur staatlichen Binnenverkehrspolitik. Bei dieser Formulierung des Themas wird auch der Schiffahrtspraktiker nicht bestreiten wollen, daß die Wirtschaftspolitik in der Schiffahrt eine große Rolle spielt. Hat doch gerade die deutsche Schiffahrtspolitik Meisterstücke weltweiter Organisationen aufzuweisen. Andererseits ist auch bei näherer Überlegung unmöglich zu verkennen, daß mit den wirtschaftlichen Grundlagen der Schiffahrt ebenso wie Reeder und Seeleute die Reisenden und die Kaufleute, die Produzenten von Exportwaren und die Verarbeiter importierter Rohstoffe und schließlich auch die ganze große Masse der weltwirtschaftlich verbundenen Konsumenten durch wichtige Lebensinteressen verknüpft sind. Das ist keinesfalls nur Sache der Seeleute und Reeder.

Digitized by Google

I.

Der Einfluß der geschichtlichen Entwickelung auf die Gestaltung der modernen deutschen Schiffahrt und Schiffahrtspolitik.

Das Thema würde an sich reizen, viel weiter auszuholen, als es im Plane dieser Arbeit liegen kann, um gerade dies so fest geschlossene, einheitliche und eigenartige Gewerbe in seinen wirtschaftlichen Zuständen und Wirkungen durch alle Zeiten und Völker und durch alle Wandlungen der Technik zu verfolgen, insbesondere die stolze Vergangenheit unserer eigenen, germanischen Schiffahrt in helles Licht zu rücken. Beides erlaubt uns der Plan dieser Sammlung nicht. Er zwingt im wesentlichen zur Beschränkung auf die Gegenwart und zwar auf die Gegenwart der deutschen Schiffahrt.

Von den ruhmreichen Zeiten der alten deutschen Seeherrschaft trennt uns eine breite und tiefe Kluft deutscher Ohnmacht und Zerrissenheit, so breit und tief, daß mit der mittelalterlichen deutschen Seegeltung selbst die Kenntnis davon lange Zeit der Welt entschwunden war. Das hat die fremden Völker bis nahe an die Gegenwart heran immer wieder geneigt gemacht, die weltwirtschaftliche Leistungsfähigkeit der deutschen Nation verächtlich anzusehen und ihr damit jede Betätigung zu erschweren. Es war ein internationaler Gemeinplatz geworden, daß die Deutschen von der Schiffahrt nichts verständen, nichts verstehen könnten, als ob die gewaltige überseeische Ausdehnung der Germanen in der Zeit der Völkerwanderung, als ob die Wikingfahrten und die Hansamacht nie gewesen wären. Als im Jahre 1790 der französischen Nationalversammlung der Titel einer der Versammlung gewidmeten Broschüre „Über die Schiffahrt" unter den Eingängen vorgelesen wurde mit den Zusatz „par un Allemand", da brach die ganze Versammlung in schallendes Gelächter aus. So komisch erschien es, daß ein Deutscher von der

Digitized by Google

Schiffahrt mitreden wollte. Und noch 1861, als Preußen schon seine Kriegsmarine organisierte, als die großen Schiffahrtsgesellschaften in Hamburg und Bremen einen kühneren Flug nahmen und gemeinschaftlich mit raschen Dampfern die erste Wochenlinie nach Neuyork für die Postbeförderung einrichteten, da schrieb die Morning Post, das Leibblatt des englischen Premierministers Lord Palmerston, in einem Aufsehen erregenden Artikel: „Die Deutschen mögen den Boden pflügen, mit den Wolken segeln und Luftschlösser bauen, aber nie seit dem Anfang der Zeiten hatten sie das Genie, das Weltmeer zu durchfurchen oder auch nur die schmalen Gewässer zu durchfahren."

Und was das Allerschlimmste dabei war, die Masse der Deutschen glaubte selbst fest an diese mißächtliche Beurteilung ihres Volkscharakters, sagte ängstlich: „Wasser hat keine Balken", — „Bleibe im Lande und nähre dich redlich" und was dergleichen Philistereien mehr waren. Der Deutsche war noch stolz darauf, daß er in seinen Dichter- und Denkerträumen die Verteilung der Welt verpaßt habe und daß Zeus ihm nun das große Reich der Gedanken und Träume zugeteilt hätte. Dem Volke war die Lehre der Geschichte verloren gegangen, daß die Blüte geistiger Kultur fast immer politische Macht und wirtschaftliches Gedeihen zur Voraussetzung hatte.

Die Geschichtsforschung und die Literaturforschung sollten hier einen Umschwung der Meinungen vorbereiten. Die Geschichtsschreibung hat die alten Taten und die Machtstellung der Hansa geschildert, hat die Kunde davon wieder zu nationalem Besitz gemacht, hat unser Volk mit neuer Begeisterung erfüllt für die ruhmvollen Heerfahrten zur See germanischer Wikinge, für die Großtaten deutscher Siedlungsarbeit längs der Ostseeküsten und für die eisenharte, meerbeherrschende Macht- und Handelspolitik des deutschen Hansebundes. Das hat der deutschen Volksseele das Selbstbewußtsein zurückgegeben, daß der Deutsche wie zum Schwert so auch zum Ruder geboren sei. Diese Gesinnung war lebendig in den Männern der Paulskirche, im ersten deutschen Parlament, von dessen Mitgliedern mehrere an diesen Geschichts- und Literaturforschungen aus großer deutscher Vergangenheit beteiligt waren und dessen Gedanken sofort der Neuschaffung einer nationalen Flotte galten. Diese Gesinnung klang aus der politischen Dichtung jener Tage. Herwegh sang:

Digitized by Google

„Wach auf mein Volk mit neuen Sinnen,
Blick in des Schicksals goldenes Buch,
Lies aus den Sternen dir den Spruch:
Du sollst die Welt gewinnen!
Auf, deutsches Volk, heiß deine Töchter spinnen,
Wir brauchen wieder deutsches Linnen
Zu deutschem Segeltuch!"

So hat diese Erinnerung dazu beigetragen, die deutsche Kriegskraft und Unternehmungslust des Binnenlandes auf das hohe Meer hinauszutreiben, die Organisation der Auswanderung anzustreben und in Gedanken und Einrichtungen die maritime und weltwirtschaftliche Betätigung des neuen Deutschen Reichs vorzubereiten.

Wenn ich in diesem Zusammenhange von der maritimen Ohnmacht und dem allmählichen Umschwung in dem Deutschland vor 1870 spreche, will ich nie die Hansestädte von der Nordsee einschließen. Deren Eigenleben stand dem Binnendeutschen lange so fern wie das fremder Nationen.

Ihre Einwohner wurden auch vom Ausland bei solchen Betrachtungen charakterologisch kaum ganz zu Deutschland gezählt und sahen sich selbst als Leute von ganz anderem Schlage an. London und Neuyork lagen ihren Gedanken und Geschäftsinteressen näher benachbart als Berlin.

Hamburg und Bremen hatten den reellen Boden der Schiffahrt nie verloren und brauchten ihn nicht auf idealistischen Umwegen wiederzufinden. Aber auch für sie war es wichtig, daß das Binnenland endlich, endlich Verständnis für ihre Lage und Aufgaben gewann und mit ihnen zusammenging, Kriegsflotte und Kolonien schuf und für unsere Handelsschiffahrt gerade zu einer Zeit Verständnis und Begeisterung gewann, als in all den kleineren Orten unserer weiten Küstenbezirke mit dem Kapital der alten Segelschiffahrt auch die Lust und Fähigkeit zur Seefahrt rasch dahinschwand.

Bis heute weckt dies Stück nationale Vergangenheit im Volk Interesse und Begeisterung für die neue Seemacht und die neue Hansa. Auch im Auslande trägt die Kenntnis dieser Seegeschichte dazu bei, daß fremde Völker den raschen und hohen Aufschwung des modernen deutschen Seewesens als etwas naturgemäßes und dauerndes, durch Volkscharakter und Geschichte Gegebenes hinnehmen, daß sie Deutschlands Seestellung mit Vertrauen und guter Miene anzusehen sich nach und nach gewöhnen.

Digitized by Google

Die Zeiten sind jedenfalls vorbei, wo ein englischer Gouverneur von Helgoland auf Kriegsschiffe mit der Reichsflagge als auf Piratenschiffe zu schießen drohte, wie in den Zeiten des Frankfurter Parlaments. Heut weht die deutsche Flagge in allen Meeren und Häfen der Welt. Heut sucht Handel und Schiffahrt vieler Länder vertrauensvoll Anlehnung an die mächtigen und leistungsfähigen Organisationen der deutschen Reederei.

Das sind die Gedankengänge und Zusammenhänge, die uns die alte Geschichte der deutschen Schiffahrt praktisch wertvoll machen. Hier aber müssen wir auf ein Eingehen darauf verzichten. In direktem Zusammenhange mit der Entwickelungsreihe, die bis zur Gegenwart führt, steht die hansische Schiffahrt auch nur durch eine schmale Brücke Hamburger und Bremer Leistungen. Ganz fehlen auch Bestrebungen der Territorialstaaten nicht. Aber diese entbehrten der Konsequenz und Dauer, und die mancherlei verheißungsvollen Anfänge gingen wieder zugrunde, ohne praktische Folgen zu zeitigen.

Das Zeitalter der Entdeckungen hatte der Welt neue Schiffahrtsziele, einen neuen Handel, neue Fahrzeuge und neue Seevölker gebracht. Die Seegewalten des Mittelalters: Venedig, Genua, Barcelona, Antwerpen und Lübeck sahen ihren Stern erbleichen. Nacheinander errangen die atlantischen Uferstaaten Portugal, Spanien, Holland, England und Frankreich eine maritime Großmachtstellung. Die Schiffahrtspolitik wandte sich den neuen überseeischen Zielen zu. Lübecks Macht, die noch 1524 die Kronen des Nordens in beherrschender Stellung verteilte, brach in der Grafenfehde zehn Jahre darauf unter den Schlägen der vereinigten Gegner zusammen. Bei Fünen unterlag seine Flotte den vereinigten dänischen, schwedischen, norwegischen und holländischen Geschwadern, und wie immer bei unseren großen nationalen Katastrophen fochten auch hier Deutsche gegen Deutsche, halfen schleswig-holsteinische und preußische Schiffe die Macht der deutschen Städte im Norden brechen. Ringsum hob Fürstenmacht gegen den Städtebund das Haupt. Deutsche Fürsten sprengten seine binnenländischen Glieder ab. Russische, englische, burgundische und skandinavische Herrscher wurden mächtig und brachen die Außenposten und Handelsprivilegien der Hanse nieder. Nie hat sich Lübeck von diesen Schlägen erholt.

Mit ihrem Vorort brach die Macht des ganzen Hansebundes zusammen. Einzelne Städte: Hamburg, Danzig, Bremen,

Digitized by Google

entzogen sich durch geschickte, selbständige Diplomatie etwas dem allgemeinen Rückgang und behaupteten manche Verbindungen. Aber den Verlust der allgemeinen Rechte und Außenstellungen, den Rückgang des Bundes konnten sie nicht verhindern. Bei dem „römischen Reich, daß Gott erbarm", fanden die deutschen Seestädte keinen Anhalt, keine Stütze, kein Verständnis.

Es kam aber nun die Zeit, wo nur starke Volkskraft und Waffenmacht zu Land und See die Handelsschiffahrt schützen und durch ein Kolonialreich über See den Reichtum des Heimatlandes stärken und seiner Schiffahrt und seinem Handel neue Ziele setzen konnte. Die Hansestädte waren nicht imstande, volkreiche Kolonien zu besetzen und sie in Seeschlachten und europäischen Kriegen und Verträgen zu behaupten. Der Kolonialhandel, die Kolonialschiffahrt aber wurden nunmehr die hohe Schule der Schiffahrt. Hier wurden neue, größere Schiffsformen ausgebildet, neue gewaltige Gesellschaftsformen für Großhandel und Reedereibetrieb geschaffen, nationale Reichtümer angehäuft. Das empfand alle Welt sofort, und jeder Staat war von Anfang an eifrig bestrebt, seine Kolonien abzuschließen, den Verkehr mit ihnen der eigenen Flagge vorzubehalten. Wer keine Kolonien hatte, war von der großen Seefahrt über die Weltmeere hin ausgeschlossen, war nach dem Wort unseres großen nationalen Volkswirts Friedrich List „unseres lieben Herrgotts Stiefkind".

Das war die Lage der deutschen Territorien, das war auch die Lage der Hansestädte. Es ist nicht genug zu bedauern, daß keines der Territorien in konsequentem Vorgehen diese Schwierigkeiten zu überwinden vermochte. Es ist nicht genug zu rühmen, daß Hamburg und Bremen sich durch die Ungunst dieser Lage nicht beugen ließen, daß sie ein gewisses Maß von Seestellung alle Zeit behaupteten, woran dann unter günstigeren Verhältnissen das neue Reich anknüpfen konnte.

Die Erkenntnis von der Wichtigkeit einer maritimen und überseeischen Machtstellung fehlt selbst in den schwersten Zeiten des deutschen Volkes nicht überall. Das mächtige Aufblühen der Westmächte sprach in dieser Hinsicht deutlich genug. Aber weder konnte Wallenstein eine einheitliche deutsche Seemacht schaffen, noch König Gustav Adolf von Schweden eine deutschsprachige Siedelung in Nordamerika. Weder der Große Kurfürst, noch Friedrich der Große, noch der österreichische Kaiserstaat hatten überseeische Machtmittel genug, um ihre emsig

Digitized by Google

betriebenen Schiffahrts- und Kolonialpläne zu dauerndem Erfolge führen zu können.

Hatten so auch die mächtigsten deutschen Territorien nicht die politische Stellung in Europa, um ihre mit besonderem Eifer ins Leben gerufenen Schiffahrtsunternehmungen schützen und erhalten zu können, so mußte es mit der politischen Sicherung der Schiffahrt der Hansestädte erst recht traurig aussehen. Trotzdem behauptete insbesondere Hamburg, aber auch Bremen seinen Seehandel und seine Schiffahrt auf einem ansehnlichen Stande. Als Lübeck bei starrem Festhalten seiner englischen Privilegien die starke Hand Elisabeths zu fühlen bekam, die seine Flotten wegnehmen ließ, da nahm Hamburg durch Sonderabkommen englische Kaufleute in seinen Mauern auf und behauptete alte Beziehungen. Als die großen spanischen und portugiesischen Entdeckungen die Häfen dieser Länder zu Mittelpunkten des Welthandels machten, da gingen hamburgische Geschwader nach Portugal und Spanien, wie nach Frankreich und England, um in den großen Stapelplätzen der Kolonialprodukte wenigstens einen indirekten Anteil an diesem Handel zu gewinnen und zu behaupten. Besondere hamburgische Kriegsfregatten wurden nach dem Muster der großen Seemächte ausgerüstet, begleiteten die Flotten und schlugen sich tapfer mit Korsaren und Kaperschiffen herum, wußten sich auch bei der kriegslustigen Armada des Großen Kurfürsten Respekt zu verschaffen.

Mit unbeugsamer Zähigkeit hielt Hamburg seine Beziehungen fest, wußte mit althansischer Staatskunst seinen Verkehr durch internationale Verträge nach Kräften zu sichern und sich durch die Energie seines Wirtschaftslebens, durch seine Stellung als größter Hafen Deutschlands trotz mangelnder politischer Macht den Seestaaten als so wertvolle Verkehrsbeziehung zu erweisen, daß diese seinen Schiffahrtsbedürfnissen mindestens leidlich gerecht wurden, ihm Schutzverträge und freien Verkehr einräumten. Hamburg hat auch schon in der Kolonialzeit jede laxere Handhabung des kolonialen Abschluß- und Absperrungssystems sorgsam beobachtet und sofort seine Schiffe statt nach Lissabon und Spanien nach Brasilien und Westindien zu dirigieren gesucht. Schon mit dem Jahre 1600 haben wir eine kurze Periode hamburgischer Schiffahrt nach Brasilien, 1650 und später ebenso deutsche Schiffahrt nach Westindien. Ham-

Digitized by Google

burgische Schmugglerschiffe haben sich früh und oft über See betätigt.

Eine dauernde, legitime Möglichkeit überseeischer Schiffahrt aber entstand für die deutschen Häfen erst, als die erste Kolonie die Schranken des Mutterlandes abwarf, als das erste selbständige Staatswesen jenseits des Ozeans entstand, als die Vereinigten Staaten sich befreiten.[1]) Schon vor und während des Unabhängigkeitskrieges waren hamburgische Schiffe unter den kühnen Blokadebrechern und Schmugglerschiffen, die die Kolonien versorgten. Nach dem Friedensschluß von 1783 warfen Hamburg und Bremen sofort zahlreiche Schiffe und Waren nach den atlantischen Häfen der Union, viel zu viel, namentlich da andere Länder in gleicher Weise verfuhren, so daß eine schwere Wirtschaftskrisis die unmittelbare Folge war. Aber diese ging bald vorüber. In den nächsten Jahrzehnten blühten die Nordseestädte insbesondere durch den amerikanischen Handel auf und erlangten hohen Wohlstand. Ihre Flagge war als neutral in den Revolutionskriegen sehr geschätzt. Die überseeischen Schiffahrtsbeziehungen belebten Handel und Schiffahrt auch an den europäischen Küsten. In Hamburg ist ein breiter Wohlstand und eine hohe Blüte der geistigen Kultur für diese Zeit charakteristisch. Im Jahre 1799 verkehrten hanseatische Schiffe mit insgesamt 22 000 Tons in nordamerikanischen Häfen. Gleichzeitig kamen in Hamburg 192 Schiffe aus amerikanischen Häfen an.

Da brach mit der Hereinziehung Norddeutschlands in die Napoleonischen Kämpfe diese glückliche Zeit jäh ab. Die englischen Blockaden von 1801 und 1803/5 und die Kontinentalsperre seit 1806 machten Hamburg und Bremen zu Binnenstädten und zerstörten ihren gesamten Seeverkehr. Für die Jahre 1804 bis 1813 hatt die amtliche Schiffahrtsstatistik in Hamburg statt aller Zahlen nur die resignierte Anmerkung: „Während der zehn Jahre 1804 bis 1813 hat keine Schiffahrt

1) Über diese Anfänge der deutschen transozeanischen Schiffahrt: E. Baasch, Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika. Hamburg 1892 in der Hamb. Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerikas. — K. Thieß, Die Entwickelung der Schiffahrt zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten unter Berücksichtigung des deutschen Gesamtverkehrs. Hamburg 1905 in: E. v. Halle, Amerika.

Digitized by Google

stattgefunden, weil die Franzosen das linke Elbufer besetzten und von seiten Englands die Elbblockade ins Leben trat. Erst mit dem 8. Juni 1814 wurde die Schiffahrt wieder eröffnet." Hamburg, zeitweise (seit 1811) als die dritte Stadt des Napoleonischen Kaiserreichs gerühmt, war keine Seestadt mehr, war eine Binnenstadt geworden. Die Schiffe verfaulten im Hafen. Die alten Verbindungen waren zerstört, der Wohlstand ruiniert. Anfänglich waren die kleinen holsteinischen Küstenstädte an der Nordsee, außerdem auch Kiel und Lübeck, Erben Hamburgs und Bremens geworden. Aber auch von da vertrieb Napoleons Machtspruch bald die legitime Schiffahrt. Nur die Schmuggelschiffahrt hielt einen gewissen Verkehr aufrecht.

Aber hatten die Franzosen die Schiffe, den Reichtum und die Verbindungen zerstört, erhalten blieb doch der seemännische Geist unserer Küstenstädte. Am nämlichen Tage, an dem 1814 die Franzosen aus Hamburg abzogen, lebte der Seeverkehr wieder auf. Ebenso rührte sich Bremen jetzt mit Macht, gründete zahlreiche Filialen in den nordamerikanischen Hafenplätzen und trat im Verkehr mit der Union in die vorderste Reihe. Für Hamburg kam nun eine Zeit neuer Ausdehnung, als die portugiesischen und spanischen Kolonien in Amerika sich befreiten. Das wurde mit dem jubelnden Rufe begrüßt: „Hamburg hat Kolonien erhalten". Das hieß: Hamburg hat jetzt überseeische Gebiete, nach denen es frei verkehren, Handel und Schiffahrt treiben kann. Der erhebliche Handel Hamburgs mit den Kolonialprodukten, der sich bis dahin der Vermittelung spanischer und portugiesischer Häfen hatte bedienen müssen, ging nun über den Ozean, deutsche Leinwand und andere Ausfuhrwaren wurden direkt über See gesandt, und von dieser Zeit nach 1814 an datiert ein ununterbrochenes Aufsteigen unserer Überseeschiffahrt. Zeitweise war Hamburgs Verkehr mit Brasilien größer als der mit den Vereinigten Staaten.

Freilich die großen politischen Schwierigkeiten und Nachteile waren einstweilen nicht beseitigt. Auch jetzt hatten die Hansestädte keinen wirksamen politischen Schutz und namentlich keine Seemacht hinter sich und standen darin hinter den wichtigsten Konkurrenten zu ihrem Nachteil zurück.

In den Vereinigten Staaten und überall anderswo konnte nur die althansische Diplomatenkunst den deutschen, auf sich selbst gestellten und von keinem Großstaat geschützten Seestädten eine

Digitized by Google

notdürftige Gleichberechtigung und Zulassung zu erträglichen Bedingungen erwirken. So ging es in Nordamerika, so in Südamerika, so in Ostasien, als schon die amerikanischen Schiffskanonen ihrer Nation dort neue Türen erschlossen. So ging es auch im Verkehr mit den europäischen Nationen, sowohl in den Heimathäfen wie in den Kolonien dieser Völker. Aber es ist schließlich doch meistens gelungen, durch Beharrlichkeit und durch genau das unumgängliche Maß von Schmiegsamkeit, auch durch die wirtschaftlichen Vorteile, die das rührige hansische Geschäftsleben bot, leidliche Bedingungen zu erlangen. Mehr brauchte es nicht, dann ging schon der hanseatische Unternehmungsgeist seinen Weg. Das rühmende Wort unseres Kaisers, es stecke in den Hansestädten und zumal in Hamburg enorm viel Initiative, findet in der Schiffahrts- und Überseehandelsgeschichte seine beste Bestätigung.

Lange Zeit, Jahrhunderte hindurch, hat man in Deutschland gar kein Verständnis dafür gewinnen können, welche enorm wichtigen nationalen Interessen Hamburg mit seinem zähen Festhalten an seiner Seestellung verteidigt und in die schönere Gegenwart hinübergerettet hat. Kaum irgendwo sehen wir in den Dokumenten der Vergangenheit eine Spur von der Empfindung, daß Deutschland schwere Unterlassungssünden beging, dadurch daß es seine Seestädte in ihrem schweren Ringen um einen Platz an der Sonne so gänzlich im Stich ließ. Als ganz vereinzeltes Kuriosum wird des alten Justus Mösers Wort von vor mehr als hundert Jahren heut erwähnt, daß am Ganges statt des englischen Gouverneurs ein hamburgischer Ratsherr gebieten würde, wenn die wirtschaftspolitischen Bestrebungen der deutschen Handelsstädte im alten deutschen Reiche nicht Anfeindung, sondern Förderung gefunden hätten. Um so häufiger begegnet uns die Neigung, über Hamburg zu spotten, es ihm aufs schwerste zu verübeln, daß es, in der Heimat gänzlich im Stich gelassen, bei fremden Völkern Verträge und Verständnis für seine wichtige Handelsstellung und seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gesucht hat, daß es in Sonderverträgen seine Schiffahrt sicherte und schützte.

Wer die Sache mit offenem Blick für die wirtschaftlichen und nationalen Realitäten ansieht, wer sieht, wie Hamburg und Bremen unter den ungünstigsten politischen Zuständen ihrem Lande seinen Anteil an dem Welthandel und der Großschiffahrt

Digitized by Google

gerettet haben, auch die Kenntnis der Weltgeschäfte und der Seefahrt, wie Hamburg gleichen Schrittes mit Amsterdam und London alle Einrichtungen des modernen Handels sich geschaffen, Börse, Banken und Versicherungsanstalten frühzeitig auf hohen Stand gebracht hat, wie sich auf seiner Weltstellung direkt und in gerader Linie die Handelsmacht und die Seegeltung des neuen Reichs aufbaut, der wird dem schlichten und ruhmlosen Heldentum hanfischer Kaufleute und Seefahrer durch schwere und gedrückte Jahrhunderte hindurch gern einen Ehrenplatz einräumen unter den Faktoren und Leistungen, die des neuen Deutschen Reiches Macht und Größe vorbereitet und geschaffen haben.

II.

Die Konzentration der Großschiffahrt in den Nordseehäfen.

An dem Aufschwung der norddeutschen Schiffahrt im letzten Drittel des 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts haben auch die Ostseehäfen teilgenommen, zeitweise sogar in ganz hervorragendem Maße.[1]) Die Siege Friedrich des Großen, die Diplomatie und das Ansehen der neuen preußischen Großmacht schufen den preußischen Schiffen in der europäischen Fahrt eine bessere Rechtsstellung. Die Anfänge der westeuropäischen Industrie belebten den Warenaustausch und die Nahrungsmittelzufuhr nach Westen aus Preußen und Polen. Die Neutralität in den Revolutionskriegen seit 1795 kam zeitweise dem ganzen norddeutschen Wirtschaftsleben sehr zu statten. So wurde in all den kleinen und großen Küstenorten an der Ostsee die Küstenfahrt belebt, Reederei betrieben und schließlich im 19. Jahrhundert neben der europäischen Fahrt auch überseeische Schiffahrt gepflegt. Aus Stettin, Flensburg und anderen Orten gingen deutsche Segler bis in die Südsee und nach Ostasien und behaupteten sich dort um die Mitte des letzten Jahrhunderts in einer wechselvollen, gefahrenreichen, aber auch gewinnbringenden Tätigkeit auf eigene Faust, ebenso wie die Hamburger und Bremer Segler; sie führten dort eine eigenartige, spätromantische

1) M. Peters, Die Entwickelung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reichs. 1. Bd. Jena 1899, 2. Bd. 1905. (Wesentlich statistischen Inhalts, gibt für die großen Züge der Entwickelung brauchbares Material.)

Digitized by Google

Nachblüte der Schiffahrt alten Stils herbei, als auf anderen Fahrtzielen schon der Dampfer seine Herrschaft antrat.

Bis zum Jahre 1854 überragte sogar die deutsche Ostseetonnage die der Nordsee. Die zahlreichen Häfen der Ostsee gaben ihr ein Übergewicht, solange die kleine über die große Fahrt, der Segler über den Dampfer unbedingt die Vorherrschaft behauptete und die gewaltigen transozeanischen Massentransporte erst in ihren Anfängen waren. Auch nach 1854 entwickelte sich die Ostseeschiffahrt noch bis etwa 1865 oder 1870 — in den verschiedenen Häfen ist das Schlußjahr verschieden — aufwärts, wenngleich nicht mehr so schnell wie die Reederei der Nordsee und vor allem nicht mit so modernen und zukunftsreichen Schiffstypen wie schon in dieser Zeit in Hamburg und Bremen. Die Ostseehäfen zogen damals wesentlichen Vorteil von dem Abbau der englischen Navigationsakte und der freien Zulassung der fremden Flaggen in englischen Häfen. Preußen sicherte sich denn auch diese Vorteile für seine Schiffe aufs schnellste in einem Handelsvertrage, und zahlreiche Getreide- und Holztransporte gingen aus der Ostsee nach England.

Aber der Übergang zum Dampferbetrieb und zu festen Linien für die Überseeschiffahrt ließ die Ostseehäfen zurücktreten und stellte die konzentrierte Organisation der beiden großen Nordseehäfen ganz in den Vordergrund. An der gesamten deutschen Handelsflotte, die nach der neuesten amtlichen Reichsstatistik 3 725 000 Registertons brutto zählt, hat Hamburg allein einen Anteil von 54 %. Seine rasche Bautätigkeit hat diesen Anteil erst in den letzten Jahren wieder über die Hälfte hinaus gesteigert. Dementsprechend ist der Bremer Anteil von rund einem Drittel bis auf 27 % gesunken. Alle anderen deutschen Häfen verfügen zusammen nur über 19 % des deutschen Seeschiffsraumes. Die Zahl der ins Gewicht fallenden deutschen Seehäfen ist der Hansezeit gegenüber nicht nur dadurch geringer geworden, daß im Westen die nordholländischen, im Osten die baltischen Seestädte wegfallen. Auch die vielen tief im Binnenlande liegenden und durch ihre schiffbaren Flüsse direkt mit dem Meere verkehrenden Hansestädte haben ihre Seeschiffahrt nicht behauptet. Als ihr einziger Repräsentant steht heut nur noch Cöln mit 10 000 Tons Seeschiffraum in der neuesten Flottenliste.

Auch sonst ist die Zahl der ins Gewicht fallenden Häfen recht klein geworden. Wenn wir eine Großreederei von heut

Digitized by Google

auf mindestens hunderttausend Tons rechnen, so erreicht außer Hamburg mit 2 026 500 und Bremen mit 1 001 500 Tons in weitem Abstand nur noch Flensburg mit 104 000 Tons seiner gesamten Reedereien diesen Umfang einer einzigen Bremer oder Hamburger Großreederei. Stettin mit 95 000 und Lübeck mit 80 500 Tons kommen ihm nahe. Eine Flotte von 10 000 Tons, den Umfang einer mittleren Reederei, erreicht außerdem noch die Flotte von dreizehn deutschen Häfen und zwar an der Ostsee Kiel mit 36 500, Rostock mit 25 000, Apenrade mit 24 000, Danzig mit 22 000, Wismar mit 15 500 Tons. An der Nordsee gehören dahin die mit Bremen in enger Verbindung stehenden Häfen Bremerhaven und Geestemünde mit 40 500 und 34 000 Tons, Oldenburg, Elsfleth und Brake mit 25 000, 19 000 und 11 000 Tons, Emden mit 17 500, Altona mit 11 000 und wie schon erwähnt Cöln mit 10 000 Tons. Hinzu kommen ganz kleine Reedereiorte in der Zahl von 241 mit zusammen 127 000 Tons, die für die Großschiffahrt kaum irgendwie in Betracht kommen und die großenteils sofort ausfallen, wenn man nur die Seeschiffe von etwas größerem Umfange mitrechnet, wie das im Gegensatz zur amtlichen Reichsstatistik die internationalen Klassifikationsinstitute zu tun pflegen.

Für die planmäßige, expansionskräftige Großschiffahrt kommen demnach fast ausschließlich die Elb- und Weserhäfen mit ihren wohlorganisierten Großreedereien in Betracht. Flensburg und neuerdings Lübeck, auch Apenrade und Kiel stellen ergänzend für die überseeische Betätigung einige Unternehmungen und Dampfer zur Verfügung, ebenso an der Nordsee Oldenburg. Einige Firmen z. B. aus Kiel haben aber auch schon ihre Schiffe direkt in Hamburg beheimatet. Auch einige deutsche Firmen im Ausland sind ebenso verfahren.

Sonst hat sich an der Nordsee in Emden, Elsfleth und Brake etwas Segelschiffahrt alten Stils erhalten; an der Ostsee ist die Segelschiffahrt allmählich fast gänzlich zugrunde gegangen. Was wir dort antreffen, sind kleine Dampfer für die nächstliegenden Zwecke der Küsten- und Bäderfahrt, kleine Ostseelinien und nordeuropäischer Frachtverkehr, besonders Kohlenfahrten und Fahrten zum Anschluß an die großen Umschlagshäfen London, Antwerpen und in erster Reihe Hamburg. Darüber ist wirtschaftspolitisch wenig auszusagen. Solche Schiffahrt findet sich naturgemäß in gewissem Umfang in allen Häfen aller Küsten-

Digitized by Google

länder. Sie ist in den deutschen Ostseehäfen sogar schwächer entwickelt als in den Ostseehäfen von Dänemark, Schweden und Rußland. Selbst hier greifen die von der Nordsee ausgehenden deutschen Linien um sich. Nur Stettin und Lübeck behaupten eine etwas ansehnlichere Stellung. Die Osthäfen Danzig und noch mehr Elbing, Königsberg, Pillau und Memel sind ganz zurückgegangen, auch die meisten der früher zahlreichen pommerschen und mecklenburgischen Reedereiplätze.

Was darüber hinaus eine Nation zu einem großen Schiffahrtsvolke macht, das ist heut der Besitz großer Welthäfen, die durch direkte Linien mit den wichtigsten überseeischen Wirtschaftsgebieten und mit den wichtigsten europäischen Häfen in häufiger und regelmäßiger Verbindung stehen und deren Verbindungen möglichst lückenlos ausgestaltet sind, die ferner diesen Schiffahrtsdienst großenteils mit eigenen Reedereien und leistungsfähigen eigenen Flotten betreiben. Dazu gehört Deutschland in der Welt heut nächst England in erster Linie, dank den Leistungen der Hamburger und Bremer Schiffahrt, dank dem regen Unternehmungsgeist in diesen beiden Städten, der die technischen und organisatorischen Änderungen der modernen Schiffahrt früh als notwendig begriffen und die neue Technik mustergültig zu eigenem Nutzen angewandt hat, rascher und gründlicher als andere Nationen. So haben unsere beiden Haupthäfen durch Qualitätsleistungen sich eine ruhmvolle Stellung in der Weltschiffahrt errungen.

III.

Die Weltstellung der deutschen Handelsflotte.

Die Fortschritte der deutschen Schiffahrt und Reederei sind am augenfälligsten durch Vergleiche festzustellen. Nicht nur durch zeitliche Vergleiche! Denn nicht der Umstand, ob der Schiffsbestand, die Tonnage eines Landes absolut zunimmt oder abnimmt, ist maßgebend für den Fortschritt oder Rückgang. Nicht der Stillstand, sondern ein steter mäßiger Fortgang ist der normale Zustand unseres Wirtschaftslebens, auch unserer Schiffahrtsverhältnisse. Nicht der absolute Stillstand, sondern der normale, durchschnittliche Fortgang ist deshalb der Maßstab, an dem wir die einzelnen Verhältnisse messen. Also für die Stellung eines Hafens in Deutschland fragen wir etwa: kommt

Digitized by Google

er ebenso schnell, schneller oder langsamer voran als der Durchschnitt der deutschen Häfen oder derjenigen ausländischen Häfen, die mit ihm verwandte Verhältnisse haben? Bei der deutschen Schiffahrt fragen wir dementsprechend: kommen wir langsamer oder schneller voran als die Weltschiffahrt und speziell als die großen, rührigen Seevölker, mit denen wir in erster Reihe in Wettbewerb treten? Es kann ein Hafen, es kann ein Volk jährlich einige neue Schiffe einstellen, einige Reisen und einige tausend Tonnen eingeführte Güter mehr verzeichnen und dabei doch sichtlich wirtschaftlich zurückkommen, weil andere sich schneller entwickeln, quantitativ und qualitativ immer rascher über die überkommenen Verhältnisse und die konservativen Mitbewerber hinauswachsen.

Wenn der Praktiker sagt, auf solche Spitzfindigkeiten könne er sich nicht einlassen, so gibt es doch einen Gesichtspunkt, der gerade ihm die beschriebene Sachlage klar macht. Man braucht nur anstatt des Schiffsraums die Reedereigewinne von früher und jetzt zu vergleichen, dann zeigt es sich sofort, wie ein Hafen trotz etwas größeren Schiffsraums im Gewerbebetriebe der Schiffahrt zurückkommen kann. Die Technik hat die Massenleistungen im Verkehr begünstigt; allenthalben finden wir größere Schiffe und größere Transporte, aber der Gewinn am transportierten Zentner und an der durchlaufenen Seemeile ist auf einen kleinen Bruchteil der früheren Raten gesunken. Schon deshalb muß jeder Reeder, jeder Schiffahrtsort mindestens im Durchschnitt der Gesamtheit vorankommen in dem Umfang und der Massenhaftigkeit seiner Schiffe und Leistungen, will er nicht wirtschaftlich zurückgedrängt und in seiner Existenz bedroht werden. Das gilt ebenso wie vom einzelnen Reeder auch von den einzelnen Seevölkern und Schiffahrtsländern.

In Deutschland sind wir in der glücklichen Lage, daß wir auch bei diesem strengen, korrekten Maßstab vor kritischen Augen bestehen und eine überdurchschnittliche Zunahme aller unserer Schiffahrtszahlen, also einen tatsächlichen Fortschritt unserer weltwirtschaftlichen Lage feststellen können.

Durch welche Zahlen stellen wir diesen Fortschritt in der Schiffahrt und Reederei fest? Wir geben den Umfang der Flotten mit doppelten Zahlenreihen wieder: nach der Zahl der Schiffe und nach ihrer Größe. Offenbar ist die Größe die bessere Vergleichszahl. Ein Schiff kann 50 oder 25 000 Tons

Digitized by Google

groß sein, eine Schiffstonne wird immer einen ungefähr gleichartigen Begriff geben können. Die Handelsflotte mißt vorwiegend nach der Leistungsfähigkeit, der Transportfähigkeit. Ihr Maß ist international die Registerton, die gleich 2,83 cbm ist. Daneben spielt auch die Gewichtstonne in der Handelsschiffahrt eine Rolle, aber nicht das Eigengewicht, sondern die Tragfähigkeit nach Gewichtstonnen, die bei Frachtschiffen besonders angegeben wird. Natürlich gehen aus dieser verschiedenen Art von Tonnen mancherlei Verwechselungen hervor. In den vom Reichsmarineamt veranlaßten Nauticusschriften hatte früher einmal ein Mitarbeiter die praktische Idee durchzuführen versucht, die Gewichtstonne mit der deutschen Bezeichnung „Tonne", der deutschen Maß- und Gewichtsordnung entsprechend, zu bezeichnen, dagegen die Registerton, die Maßtonne, das international gebräuchliche Schiffahrtsmaß auch mit der international üblichen Bezeichnung „Ton" und „Tons" zu kennzeichnen. Die Reichsmarine selbst und die Redaktion der Nauticus-Jahrbücher haben das aber später nicht durchgeführt, und nach wie vor sind viele Irrtümer und Mißverständnisse die Folge.

Wir haben es bei der Schilderung der Handelsschiffahrt also hauptsächlich mit Registertons zu tun, und zwar unterscheiden wir da wieder die Bruttotonnage, die allen umschlossenen Schiffsraum umfaßt, und die Nettotonnage, die den nutzbaren Raum, unter Abzug also der Maschinen-, Kohlen- und Mannschaftsräume, überhaupt aller Verwaltungsräume angibt. Es ist leicht zu erkennen, daß die Bruttotonnage das naturgemäße Maß der Schiffahrt ist, das über Größe und Wert der Schiffe und Flotten den besten Anhalt gibt. Die Nettotonnage ist dagegen das Maß des Seehandels, sie zeigt die Transportfähigkeit am besten an und läßt auf den Umfang der wirklich ausgeführten Transporte einigermaßen schließen.

So werden die Zahlen korrekterweise zu den verschiedenen Zwecken verschieden verwandt. Freilich muß es da mitunter heißen: Ein Schelm gibt mehr als er hat. Mit der Durchbildung einer international vergleichbaren Schiffahrtsstatistik sieht es noch sehr schwach aus. In der Denkschrift über die deutschen Seeinteressen[1]), die im vorigen Winter das Reichsmarineamt

1) Die Entwickelung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt. Zusammengestellt im Reichsmarineamt. Berlin 1905 (Reichs-

Digitized by Google

dem Reichstag unterbreitet hat, bei der auf die Vergleichbarkeit der größte Wert gelegt werden mußte, ergibt sich Schritt für Schritt, wie da die Mängel des verfügbaren Materials im Wege standen und man sich oft mit Zahlen verschiedenen Charakters und verschiedenen Ursprungs begnügen mußte. Ist man umzurechnen genötigt, dann muß man sich vergegenwärtigen, daß bei den Seglern der Unterschied zwischen Brutto- und Nettotons keine wesentliche Rolle spielt. Bei den Dampfern wird im großen Durchschnitt der Nettoraum rund zwei Drittel des Bruttoraums ausmachen. Freilich ist das im einzelnen sehr verschieden. Bei großen Schnelldampfern mit enormen Maschinenanlagen und entsprechenden Kohlenbunkern sinkt der nutzbare Raum bis auf ein Drittel oder ein Viertel des Gesamtraums. Noch ein weiteres verwirrendes Moment tritt dadurch hinzu, daß die amtlichen statistischen Stellen, die nationale Schiffahrtsstatistiken aufmachen, und die großen Schiffsklassifikations-Gesellschaften, Lloyds in England, Veritas in Frankreich, Germanischer Lloyd in Deutschland, auf die wir für internationale Vergleiche angewiesen sind, ihre Zahlen zu verschiedenen Terminen abschließen und daß sie nach verschiedenen Gesichtspunkten und in verschiedenem Umfang die ganz kleinen Fahrzeuge unter 100 Tons oder 50 Tons oder 50 cbm von ihren Zusammenstellungen ausschließen. Deshalb erreichen wir immer nur annähernde Vergleichbarkeit. Aber für unsere Zwecke genügt auch diese.

Nach diesen Vorbemerkungen stellen wir die Hauptfrage: Wie steht die deutsche Schiffahrt in der Weltflotte da und wie entwickelt sie sich im Vergleiche zur Weltflotte? Da ist vor Jahresfrist dem Reichstag der Vergleich vorgelegt worden, daß das Deutsche Reich in seinen Anfängen 1874/75 über eine Handelsflotte von 1 044 000 Tons verfügte, 1905/6 dagegen über 3 565 000 Tons — die ganz kleinen Fahrzeuge sind hier weggelassen. Das machte vor dreißig Jahren 5,2 % der Weltflotte, jetzt 9,9 %. Nun ist aber in den Gesamtzahlen der Anteil der minder leistungsfähigen Segler während der dreißig Jahre von fast $^4/_5$ auf weniger als $^1/_7$ der Summe heruntergedrückt worden, absolut von 810 000 auf 471 000 Tons. Noch viel wuchtiger ist freilich gleichzeitig der Rückgang der

druckerei). — Diese Denkschrift enthält außerordentlich wertvolles statistisches und bibliographisches Material für viele in diesem Buche behandelten Verhältnisse.

Digitized by Google

Weltseglerflotte gewesen, nämlich von $14^1/_2$ auf 6 Millionen. Der Anteil Deutschlands an der Weltseglerflotte ist relativ immer noch von 5,5 auf 7,8 % gestiegen; unser Anteil an der Weltdampferflotte freilich viel stärker, von 4,4 auf 10,3 %; absolut von 234 000 auf 3 094 000 Tons, auf das dreizehnfache, während gleichzeitig die Weltdampferflotte von $5^1/_4$ auf 30 Millionen Tons, auf das sechsfache stieg. Aus Dampfer- und Seglertonnage hat man dadurch eine korrektere vergleichbare Gesamtzahl errechnet, daß man eine Dampferton in der Leistungsfähigkeit gleich drei Seglertons annahm, was ungefähr stimmen dürfte. Danach hat sich die gesamte Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte in dreißig Jahren von 5,0 auf 10,2 % der Weltflotte erhöht; in den letzten zehn Jahren ist diese Leistungsfähigkeit in der Weltflotte um 70 %, in der deutschen Flotte dagegen um 159 % gestiegen.

Nun vergleichen wir lieber und auch plastischer als mit den rein statistischen Zahlen der Weltflotte unsere Schiffahrt mit reellen wirtschaftlichen Machtfaktoren, namentlich mit dem größten Machtfaktor auf den Meeren, mit der englischen Schiffahrt. Stellt Deutschland $3^1/_2$ Millionen Tons zur Weltflotte, so England 17 Millionen. Ist Deutschland mit 10,2 % an der Leistungsfähigkeit beteiligt, so England mit 49,8 %. England stellt zur Weltdampferflotte mehr als die Hälfte, zur Seglerflotte mehr als ein Viertel, ist dem deutschen Dampferbesitz fünffach, dem deutschen Seglerbesitz mehr als dreifach überlegen.

Diese Überlegenheit darf uns nicht befremden und nicht bedrücken. Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß Englands Lage und Wirtschaftsleben unter den modernen weltwirtschaftlichen Verhältnissen eine stärkere Schiffahrt als in Deutschland beinahe erzeugen mußte. Wir gehen nicht soweit, wie das gelegentlich geschieht, aus Englands insularer Lage ihm ein natürliches Schiffahrtsmonopol herzuleiten. Denn wir erinnern uns, daß England in allen frühen Perioden seiner Geschichte nicht seemächtig war. Es konnte den erobernden Römern, Angelsachsen, Dänen und Norwegern und den Normannen keine wirksamen Abwehrflotten entgegenstellen. Die Angelsachsen haben ihre in Deutschland erworbene kühnste Seemannschaft nach ihrer Ansiedlung in England gänzlich verlernt. Noch im Anfang der Neuzeit haben die deutschen Kaufleute und Seefahrer der Hansestädte Englands Außenhandel beherrscht und fast monopolisiert.

Digitized by Google

Seitdem aber hat England durch ein Zusammentreffen selten günstiger Umstände seine Vormachtstellung zur See erlangt.[1]) Es hat früh nationale Einheit und Macht errungen, konnte seine Streitkräfte besonders auf See ausbauen, das mächtigste Kolonialreich in allen Weltteilen schaffen. In Kämpfen mit Spanien, Holland und Frankreich konnte es die Hauptrivalen zur See und über See immer wieder zur günstigster Zeit schwächen und zurückdrängen. Mit brutaler Macht hat es die überlegene Seehandels- und Schiffahrtsstellung Hollands niedergebrochen, ebenso brutal Dänemark niedergeworfen. Gegen den Wettbewerb Amerikas halfen ihm dessen Bürgerkrieg und der Übergang zum Dampferbetrieb. England wurde der Markt der Welt; freiwillig wurden ihm alle Güter des Welthandels zugeführt, nachdem vorher eine konsequente, rücksichtslose Schiffahrtsschutzpolitik von 1650 bis 1850 seine Reederei und seinen Seehandel verstärkt hatte. England wurde auch die Fabrik der Welt. Das machte starke Fabrikatverschiffungen und Nahrungsmittel- wie Rohstoffzufuhren notwendig. Seine fortgeschrittene Eisenindustrie ermöglichte jahrzehntelang allein in England einen wirksamen, ausgedehnten Eisenschiffbau und Dampferbau. Hinzu kommt die insulare Lage des Landes und die Lage seiner Bergwerke und Industrien zur Küste, wodurch in England vieles dem Seetransporte zufällt, was bei uns auf Bahnen, Flüssen und Kanälen befördert wird. Diese natürlichen wirtschaftlichen Grundlagen werden die englische Schiffahrt immer auf einem hohen Stand erhalten und England nach menschlicher Voraussicht auch immer die erste Stelle in der Weltreederei sichern.

Bis heut nimmt in vielen Ländern und Häfen der Welt die englische Flagge die erste Stelle ein, die sie früher auch bei uns zeitweise behauptet hat. Andernfalls steht die englische Flagge im weitaus größten Teil der Welt mindestens nächst der eigenen Landesflagge an zweiter Stelle. Da behauptet sie auch bei uns allen anderen fremden Flaggen weit voran ihren Platz. Englands Stellung zur See ist noch heut das große und wegweisende Beispiel dafür, was die Seestellung einem großen Kulturvolke für Vorteile im internationalen Wettbewerb und in der Seegeltung bieten kann. Zwei Milliarden Mark nimmt die englische Reederei jährlich für das Land ein. Die Vorteile von

1) C. Schroedter, Die englische Handelsschiffahrt. Halle a. S. 1906.

Digitized by Google

Industrie und Handel durch die starke nationale Flotte sind unschätzbar.

Wie steht nun die deutsche zur englischen Entwickelung? Wenn man deutsche Optimisten und englische Schwarzseher hört, dann steht es um England äußerst bedenklich. Denn da werden die Zahlen so gruppiert und gedeutet: In den letzten zehn Jahren ist England mit seiner Leistungsfähigkeit von 55 auf 49 % der Weltflotte gefallen, Deutschland von 8 auf 10 % gestiegen. Englands Transportleistungsfähigkeit ist in dieser Zeit nur um 47 %, Deutschlands um 159 % gestiegen. Deutschlands Flotte nimmt also drei- bis viermal so schnell zu, „muß daher die englische in naher Zukunft schon in Grund und Boden konkurrieren," wie rabiate Statistiker behaupten.

Diese landläufigen Vergleichungen haben einen logischen Fehler. Die Fortschrittsrechnungen gehen nicht von der gleichen Basis aus, etwa der Weltflotte von 1875 oder 1895, sondern die einen Zunahmeprozente von der schon stark entwickelten englischen Flotte, die andern von der noch in den Anfängen befindlichen deutschen. Bei solchen Vergleichungen wird immer der jüngere Wettbewerber im Vorteil erscheinen, weil unsere weltwirtschaftlichen Verhältnisse die Tendenz haben, sich auszugleichen. Ein englischer Staatsmann hat kürzlich mit Recht darauf hingewiesen, daß sich die absoluten Zahlen ganz anders lesen als die üblichen Vergleichszahlen, daß die englische Dampferflotte sich allein in dem letzten Jahrzehnt um $4^1/_2$ Millionen Tons vermehrt hat, um mehr als bis heut die ganze deutsche Handelsflotte groß ist. Bei richtigem Vergleiche sehen wir, daß von der Weltflotte von 1874/5 in dreißig Jahren die englische Zunahme 111 %, die deutsche nur 27 % ausmacht, wenn wir die Leistungsfähigkeit in Betracht ziehen. Auf diese Weise wird trotz der Verbesserungen der deutschen Anteilszahlen das numerische Übergewicht Englands immer größer. Ein solcher Vergleich ist aber auch einigermaßen müßig. Englands Schiffahrtszunahme ist in erster Linie durch den Fortschritt seiner Volkswirtschaft und die Entwickelung seiner Kolonien und historisch entstandenen Verkehrsbezirke bedingt. Ob seine Schiffahrt mit diesen Verhältnissen zunimmt oder stabil bleibt, das schafft für Deutschland keine Änderung der Konkurrenzverhältnisse. Nur auf engen Gebieten der großen internationalen Schiffahrt für Passagiere und regelmäßige Linien macht sich der Wettbewerb

Digitized by Google

geltend. Da entscheidet neben der rohen Zahl die organisatorische Fähigkeit, und in dieser Hinsicht stehen wir freilich günstiger da als in den richtig verglichenen Mengenzahlen, nicht so günstig natürlich, wie es nach den falsch angewandten Zahlen aussehen könnte, vor denen mancher in England sich fürchtet und mit denen in Deutschland gelegentlich ruhmredig geprahlt wird.

England ist uns in der Schiffahrt voraus und wird uns voraus bleiben, wird auch für absehbare Zeit immer noch schnellere Fortschritte in den Tonnagezahlen machen als wir, ohne uns freilich damit aus unseren Bahnen drängen zu können. Wir respektieren Englands alte Vormachtstellung und Englands ältere und vielseitige Erfahrung, sind uns bewußt, von ihm noch manches lernen zu können, sind uns freilich auch bewußt, ihm auf unseren Spezialgebieten mehrfach ebenbürtig zur Seite zu stehen, in einigen hochwertigen Leistungen England überlegen zu sein und ihm in der ganzen Weltwirtschaft am nächsten zu rücken.

Denn nimmt England mit 50 % der Weltflotte die erste Stelle ein, so Deutschland mit 10 % die zweite. Es folgen, immer die Gesamtleistungsfähigkeit mit der dreifachen Anrechnung der Dampfertons und der einfachen der Seglertons zugrunde gelegt, erst in ziemlich erheblichem Abstand die Vereinigten Staaten, die mit 5,6 % beteiligt sind, Frankreich mit 4,4 und Norwegen mit 4,1 %. Die Vereinigten Staaten haben sich nur sehr langsam und zögernd von ihrer ruhmvollen Segelschiffsflotte trennen können. Noch jetzt steht dort die Tonnage der Dampf- und Segelschiffahrt ziemlich gleich. Sie haben eine sehr ausgedehnte See-, Fluß- und Küstenschiffahrt mit leistungsfähigen Fahrzeugen entwickelt, aber sehr wenig Überseeschiffahrt. Ihre Industrie arbeitet bis heut auf dem Gebiet des Schiffbaus viel teurer als die europäische. Ihr Unternehmungsgeist und ihre Kapitalien haben lange im Inland näherliegende Betätigung gehabt. Das Übergewicht europäischer Flaggen, namentlich der englischen und deutschen Flagge in ihren Häfen hat auch für Amerika nichts Bedenkliches, weil Amerika im Warenaustausch mit diesen Ländern viel mehr anbietet als aufnimmt. Die europäischen Reedereigewinne gleichen diese ungleiche Zahlungsbilanz wenigstens in etwas, durchaus noch nicht vollständig, wieder aus und stellen so einen beiderseitig vorteilhaften, damit die Garantie der Dauer in sich tragenden Wirtschaftsverkehr her.

Digitized by Google

Frankreich hat seit Jahrhunderten bei der Pflege seiner Seeschiffahrtsbeziehungen vorwiegend kriegerische Interessen im Auge; es hat sich in den letzten Jahrzehnten abgemüht, seine stattliche Segelschiffsflotte durch hohe Subsidien lebens- und leistungsfähig zu erhalten. Es hat diese Sorgfalt nach und nach immer mehr auch auf die Dampfer übertragen, jedoch ohne besonders große Erfolge. Der der französischen Flagge vorbehaltene Verkehr mit den Kolonien sichert dieser eine ständige Beschäftigung von erheblichem Umfange. In internationalen Beziehungen kann Frankreich mit England und Deutschland nicht auf gleicher Stufe konkurrieren. Diese beiden Seevölker sind auch in den französischen Häfen selbst vielfach zu Hause und nehmen dort nach dem französischen Klagegeschrei täglich eine Million an Frachtgewinnen ein.

Bewunderungswürdig ist die starke Entwickelung der norwegischen Handelsflotte, die über die wirtschaftlichen Bedürfnisse und die schmale wirtschaftliche Basis des Heimatlandes weit hinausragt. Die Norweger haben ebenso wie die Deutschen die Freigabe des Verkehrs in den englischen Häfen um 1850 benutzt, um sich dort neben den Engländern eine Position als Frachtfahrer der Welt zu schaffen. Auf ihr ausgezeichnetes Menschenmaterial gestützt, haben die Norweger ihre Seglerflotte noch nutzbar gemacht, als andere Reeder daran verzweifelten, haben sie auch die von anderen abgestoßenen alten Dampfer noch mit Glück verwandt und sich in dreißig Jahren eine Dampferflotte von einer Million Tons ganz neu geschaffen, eine Seglerflotte von zwei Drittel Millionen erhalten und nicht nur den Schiffahrtsdienst an ihren ausgedehnten Küsten vortrefflich organisiert, sondern sie spielen auch in den internationalen Frachtfahrten eine erhebliche Rolle.

Frankreich und Norwegen erreichen mit ihrer ganzen nationalen Reederei schon nicht mehr die Leistungsfähigkeit der einen deutschen Hafenstadt Hamburg. Die anderen Seefahrtsnationen erreichen wohl nicht einmal mehr die Leistungsfähigkeit der einen hamburgischen Großreederei, der Hamburg-Amerika-Linie. Der letzte Nauticus-Band[1]) verzeichnet in Anteilen an der Leistungs-

1) Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Jahrgang 1906. Berlin (Mittler). — Dies Jahrbuch erscheint seit 1900. Es enthält in jedem Jahre wertvolle Beiträge zur Geschichte, Statistik, Technik und Geschäftsgebarung der deutschen Handelsschiffahrt. —

Digitized by Google

fähigkeit der Weltflotte zunächst Italien mit 3 %. Der Hafen von Venedig, der im späten Mittelalter mehr Schiffe hatte als alle anderen christlichen Nationen zusammengenommen, ist verödet, nur sein alter Konkurrent Genua steht auch heut wieder in der Weltreederei ansehnlich da. Rußland und Japan folgen ebenfalls mit je 3 %. Es schließen an Schweden mit 2,4, Spanien mit 2,2 und schließlich die Niederlande, die in ihrer Blütezeit um 1640 weit über die Hälfte aller Schiffe der Welt ihr Eigen genannt haben, mit 2,2 %. Alle anderen Nationen erreichen jede für sich noch nicht 2 % der Weltflotte. Ihr Gesamtanteil — es handelt sich fast ausschließlich um die kleineren europäischen Seevölker — macht noch rund 10 % aus.

IV.

Die Gründe des deutschen Aufschwungs. Das Prinzip der Qualitätsleistungen.

Was hat Deutschland so vorangebracht in seiner Schiffahrtsstellung, daß es die alten Seemächte früherer Jahrhunderte, daß es die Beherrscher der großen, die Schiffahrt nährenden Kolonialreiche mit seiner Kauffahrteischiffahrt weit überflügelt hat? Darauf wird ganz verschieden geantwortet: Das war die Macht des Deutschen Reiches, die Kraft der Bismarckschen Politik; — oder: Das waren die energischen Kaufleute in den glücklich gelegenen Nordseehäfen; — oder: Das waren die umwälzenden technischen Änderungen der Schiffahrt, die die Bedeutung eines historischen Vorsprungs herabgesetzt haben; — oder: Es war das Aufblühen des deutschen Wirtschaftslebens, das sich von selbst die geeigneten Transportmittel schaffen mußte.

Alle diese Aufklärungen klingen plausibel; keine reicht für sich allein aus. Sicherlich war die politische Machtstellung, die Reichsschöpfung, die Bismarcksche Staatskunst notwendig, um die vorhandenen Keime einer stolzen wirtschaftlichen Entwickelung zum Wachsen zu bringen, um dem Außenhandel und der Schiffahrt eine ungestörte Entfaltung, unbekümmert um Neid, Mißgunst, wirtschaftliche Konkurrenz und politische Anfeindung, über

Neuerdings tritt hinzu das „Jahrbuch der Reedereien und Schiffswerften" in Hamburg (seit 1905), das mancherlei brauchbares Nachschlagematerial enthält.

Digitized by Google

die ganze Welt hin zu sichern. Sicherlich hat die deutsche Schiffahrt in der Wirtschaftskraft des Heimatlandes, in seinen Einfuhren und Ausfuhren, der Ausdehnung seiner Industrie und seines Handels, seiner Kanäle und Eisenbahnen die sicherste Grundlage ihres Wirkens. Das zog eine weltwirtschaftliche Betätigung nach sich. Aber das hätte auch eine Betätigung in bescheideneren Grenzen sein können, wie es hinsichtlich der Kriegsflotte und der deutschen Kolonien tatsächlich der Fall war. Die starke Überflügelung Frankreichs, Amerikas, Rußlands, Österreichs und anderer Länder auf dem Gebiete der Großschiffahrt wird damit noch nicht voll erklärt.

Es kommen zu den politischen die technischen und wirtschaftlichen Gründe entscheidend hinzu. Will man diese in einem einzigen Schlagwort zusammenfassen, so wird man sagen müssen, es ist das Prinzip der Qualitätsleistungen, das unsere deutsche Schiffahrt groß gemacht hat: das Prinzip der Uferstaaten, mit großem Aufwand beizeiten die bestausgerüsteten Häfen zu schaffen, das Prinzip der Reeder, in steter Erneuerung die besten Schiffstypen, die leistungsfähigsten Linien, die sorgfältigste Bordorganisation, die stärksten und bestfundierten Unternehmungen zu besitzen. Dies Prinzip hat die deutsche Konkurrenz den Fremden so verblüffend und fast unheimlich, hat ihre Leistungen der Heimat so wertvoll gemacht. Hamburg und Bremen, die, wie schon gesagt, fast allein über einen gewissen normalen Stand des Schiffahrtsbetriebes zu weltwirtschaftlichen Leistungen herauswachsen und unser Land im internationalen Wettkampf vertreten, hatten in den langen harten Zeiten der politischen Schutzlosigkeit gelernt, auf See und im Handel immer größere Anstrengungen, bessere Leistungen aufzubieten, um sich nur einigermaßen im Wettbewerb mit den Seefahrern und Kaufleuten politisch günstig gestellter großer Seevölker behaupten zu können, um alle durch politische Ungunst herbeigeführten Rückschläge bald wieder auszugleichen, um durch bessere wirtschaftliche Leistungen in einen Wettbewerb um handelspolitische Begünstigungen einzutreten gegen Konkurrenten, die politische Machtmittel dafür aufbieten konnten. Dies Bewußtsein, mehr leisten zu müssen als alle anderen, hat unablässig gesport und die Kräfte und Fähigkeiten gesteigert. Dies Bewußtsein lebt noch heut als Geschäftsprinzip in den großen hansischen Schiffahrtsunternehmungen. Es hat das andere stolze Bewußtsein geweckt,

Digitized by Google

auch mehr leisten zu können als andere. Dies selbstsichere Bewußtsein ist die Ursache geworden, daß die deutschen Reeder unter ungünstigeren Verhältnissen das gleiche leisteten wie andere, unter den allmählich gut und gleich gewordenen Zuständen des neuen Reichs nun mit der größeren Anstrengung auch besseres leisteten als andere und damit immer vorankamen in der Welt.

Nur das hat Bremen zu dem ersten Platz des transozeanischen Personenverkehrs und zu dem großen Umschlagsplatz und hat Hamburg zu dem ersten Hafen des Kontinents im heißen Wettstreit mit stärkeren und durch Natur und Geschichte mehr begünstigten Konkurrenten machen können. Dies Bewußtsein eigener kraftvoller Überlegenheit, das es ablehnt, mit anderen einfach gleichgestellt zu werden, das der Kraft und Pflicht zu ganz besonderen Leistungen eingedenk ist, ist deutlich genug in dem ganzen Geschäftsleben Hamburgs und Bremens ausgeprägt. Die harte Einseitigkeit in der Richtung aller Bemühungen und Fähigkeiten auf den großzügigen Erwerb und die Anforderungen der überseeischen Geschäftspolitik ist charakteristisch für unsere Nordseestädte. Dieser Zug fällt dem deutschen Binnenländer rasch auf, — und er hat die einen ebenso oft abgestoßen, wie er auf den Kaufmann des Binnenlandes eine geheimnisvolle Anziehungskraft ausübt. Aber ob geschätzt oder nicht, jedenfalls hat dies Bewußtsein sich in trüber Zeit als notwendige und segensreiche Schutzeigenschaft bei den Bewohnern der Hansestädte entwickelt und war für alle ihre frühere Tätigkeit und ihre Erfolge in Schiffahrt und Seehandel ganz unentbehrlich, ist auch heut noch für diese Erfolge die stärkste Triebkraft; es ist also durch diese Erfolge erklärt und gerechtfertigt.

V.

Konzentration und Ausgestaltung der deutschen Hafeneinrichtungen.[1])

Das Prinzip der Qualitätsleistungen kommt zur Geltung bei der Ausgestaltung der deutschen Häfen. Ich habe schon er-

1) K. Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- u. Handelsbedeutung, Berlin 1903 — gibt in dieser umfangreichen Arbeit den bisher besten Ersatz einer umfassenden „Schiffahrtspolitik", soweit sich diese nach dem Plan seiner Untersuchung einbeziehen ließ.

Digitized by Google

wähnt, wie die große Zahl der mittelalterlichen deutschen Häfen auf wenige zusammengeschrumpft ist und nur zwei darunter eine ragende Bedeutung als Reedereiplätze haben. Auch als Seehandelsplätze haben einige wenige fast den ganzen Verkehr auf sich gezogen, obschon beides im Welthandel heut ganz und gar nicht mehr regelmäßig zusammengeht. Das entspricht aber durchaus der Zweckmäßigkeit. Solange es in der Vergangenheit nur galt, natürliche Häfen mit kleinen Fahrzeugen auszunutzen, war es eine feststehende Regel, daß der Reichtum eines Volkes mit der Zahl und Mannigfaltigkeit seiner Häfen eng zusammenhing. Länder wie Spanien und Frankreich galten darin als von der Natur stark begünstigt. Das hat sich vollständig in das Gegenteil verwandelt, seit für den Verkehr mächtiger Schiffskörper künstliche oder künstlich ausgebaute Zufahrtsstraßen und Hafenanlagen geschaffen werden mußten, seit die großen Schiffe und Unternehmungen das Zuströmen aller Warenmengen an möglichst wenig Plätzen erfordern, seit geschlossene große und vielseitige Reedereien und feste Linien günstigere Chancen boten als ein unregelmäßiger, zersplitterter Fahrtbetrieb. Da wurde es umgekehrt vorteilhaft, daß einige wenige Häfen in beherrschender Lage vorhanden sind, in denen die ganze Masse der Waren großer Wirtschaftsbezirke naturgemäß zusammenströmen muß, von wo sie auf See- und Fluß- und Kanalschiffe und Eisenbahnen und in den unmittelbaren Konsum einer großen Hafenstadt bequem verteilt werden kann. Auf einige wenige Häfen mit großem Verkehr können sehr erhebliche Mittel konzentriert zum Ausbau verwandt werden. Hier konnten die größten Schiffahrtsunternehmungen entstehen. Hier fand die ganze planmäßige Organisation des Überseehandels, des Transportwesens, des Versicherungswesens, der Schiffahrtsbehörden sich zusammen und wurde die denkbar vollkommenste moderne Ausgestaltung erreicht. Frankreich leidet heute nicht zum wenigsten unter seiner Überzahl von großen Häfen, die alle den Anspruch auf staatliche Förderung und den Ausbau als Häfen ersten Ranges erheben, unter denen sich die staatlichen Mittel zum Hafenbau und zur Schiffahrtssubvention ohne tief einwirkenden Erfolg zersplittern. Ähnlich geht es in Spanien, ähnlich in Schweden und Norwegen, in Rußland. Auch England kann wegen der Zersplitterung seiner Häfen und Reedereiorte die Wirksamkeit seiner gewaltigen Flotte nicht mit stärkster Wucht zur Geltung bringen

Digitized by Google

Italien hat durch die Konzentration seiner Anstrengungen auf Genua, Österreich auf Triest, Nordamerika durch die Vereinigung des Schiffahrtsverkehrs auf Neuyork in Handel und Seeverkehr eine günstige Situation erzielt. Für Deutschland hat man noch in neuerer Zeit gelegentlich darüber geklagt, daß es nur durch das schmale Küstenstück der Elb- und Wesermündung wirksam mit der Nordsee, mit dem offenen Ozean in Verbindung stehe. Dieser vermeintliche Nachteil ist heut der größte Vorteil geworden. Günstiger als Hamburg[1]) hätte man einen Zentralhafen Deutschlands kaum konstruieren können: mit dem günstigen, großen Bahn- und Fluß- und Kanalnetz hinter sich, an einem Platz, wo die Meerschiffe, das weitaus billigste aller Transportmittel, bis tief ins Land hinein eindringen und direkte Verbindung mit der Flußschiffahrt herstellen können, mit einem volkreichen Konsumzentrum unmittelbar um den Hafen, mit der Reichshauptstadt im vielseitig und bequem erreichbaren nächsten Hinterland, mußte es dem Verkehr die günstigsten Bedingungen bieten und ihn konzentrieren. Dadurch wiederum wurde es möglich, das Fahrwasser mit erheblichen Kosten ständig zu verbessern und die kostspieligen, aber äußerst zweckmäßigen und günstig angelegten Häfen zu schaffen, die das Entzücken jedes Deutschen und das Staunen jedes Ausländers bilden. Hier war der gegebene Ort, wo der deutsche Zentralhafen entstehen konnte. Alle natürlichen Vorbedingungen waren vorhanden. Damit ist der Initiative der führenden Persönlichkeiten nicht zu nahe getreten. Es gibt in der Welt manchen Ort, der ähnlich günstige Vorbedingungen wie jetzt Hamburg hat oder gehabt hat, wo aber trotzdem die mögliche Entwickelung der eigenen Schiffahrt durchaus nicht eingetreten ist. Denn um die natürlichen Voraussetzungen zu verwirklichen, dazu gehört ein hoher Stand von Einsicht und Energie der Behörden, von Leistungsfähigkeit der Technik und vor allem von Entschlossenheit und Weitblick der kaufmännischen und seemännischen Unternehmer. Erst dadurch hat Hamburg die Hafenanlagen erhalten, die vielen Fachleuten als die imposantesten und zweckmäßigsten der Welt gelten, Zahlen der verkehrenden Tonnage, die auf der Erde nur von London, Hongkong und Neuyork übertroffen werden, einen Güterumschlag, der an nationalwirtschaftlicher Bedeutung nirgendwo erreicht werden dürfte, ein

1) K. Wiedenfeld, Hamburg als Welthafen. Dresden 1906.

Digitized by Google

Liniennetz nach allen Teilen der Erde, das sogar dem von London oder Liverpool noch überlegen ist, einen lebendigen, vielseitigen Schiffsverkehr, an dem fast alle seefahrenden Nationen Europas beteiligt sind, in dem aber, namentlich für die wichtigsten, die großen überseeischen Routen die hamburgische und überhaupt die deutsche Flagge vorherrscht und die größten, maßgebenden Verkehrsbeziehungen fast monopolisiert. In diesem Zusammenhang spricht das Hinzukommen zahlreicher europäischer Anschlußlinien gerade für die Bedeutung Hamburgs als Umschlagsort, zu dem jeder kleinere Hafen Zugang sucht, der in dieser Hinsicht dem alten Mittelpunkt des Welthandels London erhebliche Konkurrenz macht und London aus manchen alten Beziehungen verdrängt hat. Hamburgs eigenes Liniennetz ist vollständiger als das irgend eines Hafens der Welt, sein Seeverkehr weitaus der größte der europäischen Festlandshäfen. Wenn auch die Rheinhäfen Antwerpen und Rotterdam in den Ziffern der anlaufenden Tonnage Hamburg nahekommen, weil diese Häfen vielfach als Zwischenhäfen angelaufen werden, so steht doch ihre tatsächlich gelöschte und geladene Warenmenge weit hinter Hamburg zurück. Fast ganz Deutschland nimmt durch Küsten-, Kanal-, Fluß- und Bahnverbindungen an den Vorteilen dieses großen nordeuropäischen Zentralhafens teil, auch Skandinavien, Rußland, Österreich, die Schweiz, selbst Frankreich. England und die Mittelmeerländer.

Die Welthäfen mit dem größten Verkehr sind nach einer Aufstellung der Antwerpener Handelskammer in der Reihe der verkehrenden Tonnage: London, Hongkong, Neuyork, Hamburg, Antwerpen, Liverpool, Rotterdam, Schanghai, Marseille, Genua, Kapstadt, Lissabon, Buenos Aires, Kopenhagen, Algier, Bremen. Hamburg hat die vierte, Bremen die sechzehnte Stelle in dieser Reihe, Hamburg mit rund zehn jetzt elf, Bremen mit rund drei Millionen Tons ankommender Schiffe.

Nun ist ein großer Hafenverkehr für die Schiffahrt freilich nur eine unter anderen Chancen. Häfen wie Antwerpen, Schanghai, dann Kapstadt und andere überseeische Plätze haben durch die Gunst ihrer Lage einen sehr großen Verkehr, aber keine eigene Schiffahrt, keine Reederei.

Wir brauchen deshalb auch die Einzelheiten der Seeverkehrs- und der Seehandelsstatistik nicht zu verfolgen. Sie sind für Schiffahrtszwecke sogar irreführend. Ein deutscher Linien-

Digitized by Google

dampfer, der ausgehend und einkommend einen belgischen, französischen oder englischen Zwischenhafen anläuft, um dort eine kleine Beiladung oder einige Passagiere zu nehmen oder zu landen, erscheint in der Statistik des Zwischenhafens mit seiner ganzen Tonnage doppelt so oft als im Heimathafen, für den er doch ganz andere wirtschaftliche Arbeit leistet. Für die Schiffahrtsleistung ist es ferner auch ein gewaltiger Unterschied, ob die eine Million Tonnen, die in einem Hafen als gelöscht gezählt werden, aus Australien um die halbe Erde kommen, oder ob sie nur von London geholt sind, wohin sie andere, englische Schiffe gebracht haben. Wenn also im hamburgischen Hafen ungefähr gleich viele Schiffstonnage aus europäischen und aus überseeischen Häfen ankommt, so wird für die letzteren Ankünfte wegen der längeren Reisen und der wichtigeren Waren vielleicht der zehnfache Schiffsraum und das zwanzigfache Kapital in Schiffahrt und Handel gebraucht. Selbst die Beurteilung des Seehandels darf nicht in dem Maße an den rohen Zahlen kleben, wie das freilich meistens noch geschieht. Auch für den Handel und seine volkswirtschaftliche Bedeutung macht es einen ganz gewaltigen Unterschied, ob gleiche Warenmengen zwischen Deutschland und England umgesetzt sind oder zwischen Deutschland und tropischen Kolonien oder ganz fremden Wirtschaftsgebieten. In England und Deutschland haben wir gleichartige Industrien, in jedem Land werden aber verschiedene Spezialitäten an Messern, Tellern, Schmuck, Kleidungsstoffen und allen möglichen Gebrauchsgegenständen gepflegt. Gut assortierte Ladengeschäfte in beiden Ländern halten möglichst viel Spezialitäten aus England nnd Deutschland. So findet da ein Austausch statt, der aber minimale Preisunterschiede und Gewinnraten zur Voraussetzung hat und keinem unentbehrlichen wirtschaftlichen Zweck dient. Wenn solcher Verkehr aufhörte, würde kein wirtschaftliches Bedürfnis geschädigt — es würden eben Deutsche und Engländer jeder die eigenen Fabrikate verbrauchen — nur vielleicht der eine oder andere Geschmack oder eine Moderichtung nicht auf ihre Rechnung kommen und die letzte Mark der Verdienstmöglichkeit nicht herausgeholt werden.

Von ganz anderer Bedeutung ist es, daß uns aus den Tropen Rohstoffe zugeführt werden, die unsere Industrie auf andere Weise nie erhalten kann, oder daß unsere Industrie etwa nach China Waren schickt, an denen der Erzeuger im Binnen-

Digitized by Google

land verdient, mit ihm seine Arbeiter, dann das Hamburger Exporthaus, die Hamburger Reederei nach Ostasien, die Bremer Flußlinie auf dem Yangtse, der Hamburger Importeur in Schanghai und der deutsche Kaufmann im Innern Chinas. Dementsprechend ist es auch die wichtigste Leistung der Reederei, den weitesten, gewinnreichsten Handelswegen auf der Höhe der Zeit stehende Schiffahrtslinien zu organisieren.

Wenn also in den Hamburger und überhaupt deutschen Hafenstatistiken die europäische Fahrt mehr eingehende Schiffstons zählt als die überseeische, so bedeutet das doch eine weit geringere Schiffsverwendung, weil ein Schiff von Cuxhaven alle Tage, ein Schiff von San Franzisko nur alle dreiviertel Jahre unter den Eingängen mitgezählt wird. Die gleiche Transportmenge braucht in der letzteren Route vielleicht 250 mal so viel Schiffe. Die große Mehrzahl der Schiffe und namentlich die weitaus wertvollsten Schiffe werden in den überseeischen Fahrten beschäftigt. Auch für den Seehandel und den Handelsgewinn stehen die überseeischen Transporte tatsächlich weit wichtiger da, als die nackten statistischen Zahlen des Transports und des Außenhandels vermuten lassen. Von Bedeutung ist deshalb im Hamburger Hafen namentlich die Verschiebung, daß der Anteil der englischen Ankünfte und Sendungen in den letzten Jahrzehnten fast ständig — nur der schwankende Kohlenbedarf bringt da kleine Unebenheiten der Bewegung hervor — zurückgegangen ist, dagegen die direkten überseeischen Verschiffungen gewachsen sind. Die deutsche Schiffahrt braucht eben die Anschlußlinien nach England immer weniger, weil sie die überseeischen Produkte und Bedarfsartikel auf direkten eigenen Linien über die Ozeane fährt, mit allen wichtigen überseeischen Bezirken jetzt eigene Handels- und Schiffahrtsverbindungen hat.

Unter diesen Umständen ist es nicht verwunderlich, daß die Ostseehäfen mit dem Hochkommen des transozeanischen Verkehrs, mit dem gleichzeitigen Rückgang der Getreide- und Holzverschiffungen nach England neben Hamburg sich nicht zu großen Häfen moderner Art entwickeln konnten. Ihre Reederei ist, wie schon erwähnt, dürftig, ihr hauptsächlicher Verkehr teils Anschlußverkehr, teils Küsten-, Bäder- und Ostseeverkehr. Ebenso liegt es auf der Hand, daß die kleinen Nordseehäfen neben Hamburg nicht die gleiche Entwickelung nehmen konnten und ebenfalls vor Hamburgs Bedeutung verschwinden.

Digitized by Google

Weit mehr muß es überraschen, daß sich dicht neben Hamburg noch ein zweiter großer Reederei- und Hafenplatz in Deutschland zu quantitativ sehr ansehnlichen und qualitativ gleichwertigen Leistungen entwickeln konnte. Bremens Aufkommen in minder guter Lage zum Binnenlande, zum deutschen Bahn- und Flußschiffahrtsnetz, so nahe zwischen den mächtigen Weltplätzen Hamburg, Antwerpen, Rotterdam und London, ohne das große volkreiche Konsumzentrum, das diese Orte darbieten, mit schwierigerer Zugangsstraße von der See kann nicht mit den natürlichen Verhältnissen erklärt werden, sondern vorwiegend nur aus der persönlichen Tüchtigkeit der dort Tätigen. Wer dartun will, daß der Mensch stärker ist als die sachlichen Einflüsse der Politik und des Wirtschaftslebens, der wird als Beweis in Deutschland neben dem Staat Friedrichs des Großen die Wirtschaftsstellung und Entwickelung des modernen Bremens in erster Linie heranziehen müssen. Hat in Hamburg die Erziehung der harten Zeiten zu Qualitätsleistungen und größten Anstrengungen eine Bevölkerung geschaffen, die die günstigen Vorbedingungen des Hafens für moderne Schiffahrt aufs beste ausgestalten und ausnutzen konnte, so hat die gleiche Erziehung Bremens Bürgerschaft befähigt, die fehlenden natürlichen Vorbedingungen zu ersetzen und gleichwertige Vorbedingungen willkürlich zu schaffen. Was Bremen geleistet hat für sein Fahrwasser, seinen Hafen, seine Bahnverbindungen, durch die glückliche Anlage von Bremerhaven, durch die Weserregulierung und noch zuletzt für den Mittellandkanal, ist bewunderungswürdig; noch bewunderungswürdiger sind die Leistungen der Bremer Reeder, die frühzeitig den überseeischen Wanderungs- und Reiseverkehr bei sich konzentriert haben, durch die billigen Rücktransporte dann Bremen zu einem großen Zentralmarkt für Baumwolle, Tabak und Reis, zu einem Industriezentrum und zu einem Handelsplatz ersten Ranges gemacht haben. Durch konsequentes Vorgehen und Zusammenhalten aller Beteiligten, aller Bremer Firmen zu Hause und über See, ist das Ziel erreicht worden.

Der Wert Hamburgs und Bremens für Deutschland ist so oft verglichen und diskutiert worden wie die Größe Schillers und Goethes und oft nicht mit besserem Erfolge. Den Kern trifft vielleicht am besten die Anekdote von den streitenden Kaufleuten aus Hamburg und Bremen selbst, von denen der Bremer schließlich die bessere natürliche Lage Hamburgs zugeben muß,

Digitized by Google

aber erklärt: Wenn wir Bremer nur einmal in Hamburg sitzen könnten, dann solltet ihr mal sehen, wo ihr bliebt! Zweifellos hat das zielbewußte einseitige, einmütige Vorgehen zugunsten der eigenen Schiffahrt in Bremen noch schärfere Formen angenommen als in Hamburg, weiß der Bremer aus mäßigen Chancen noch mehr herauszuholen. Ohne das hätte aber auch Bremen niemals aufkommen können. Deutschland kann jedenfalls zwischen Hamburg und Bremen ebenso entscheiden wie zwischen Goethe und Schiller: Wir können uns freuen, daß wir sie beide haben; und Hamburg kann sich auch freuen. Aus der Tatkraft Bremens sind ihm schließlich vielleicht mehr Vorteile zugewachsen als aus der mangelnden Tätigkeit anderer deutscher Häfen. Der Wettbewerb der beiden, so nahe gelegenen Häfen und ihrer Schiffahrt hat sich im ganzen in erträglichen Formen abgespielt: hauptsächlich wurde mit immer besseren Leistungen auf den Gebieten der Personenbeförderung, der Linienausbildung, der Schnelligkeit und Größe der Schiffe und der ganzen Betriebsführung der Wettbewerb aufrecht erhalten. Von jedem Fortschritt des einen hat der andere gelernt. Der Antrieb dieses Wettbewerbs hat die segensreiche Tendenz nach Qualitätsleistungen zur höchsten Entwickelung gebracht. Ausländischem Wettbewerb gegenüber sind in den wichtigsten Fällen die Hamburger und Bremer Schiffahrt gemeinsam vorgegangen und haben das vereinigte Schwergewicht ihrer gesamten Macht in die Wagschale geworfen. Dadurch, daß Bremer und Hamburger einander zuvorzukommen suchten, kamen sie jedenfalls dritten, ausländischen Wettbewerbern gegenüber auf ihren Gebieten vielfach weit voraus und erlangten international hohen Ruhm und Beliebtheit. Ihr gegenseitiger Wettbewerb verhinderte dann, daß diese gemeinsam errungene Vorzugsstellung zur Erschlaffung und zu schwerfällig bureaukratischem und unpraktischem Betriebe führte, wie man ihn den französischen, österreichischen, auch einigen englischen Reedereien zum Vorwurf macht, die auf einzelnen Fahrtgebieten durch Geschichte oder staatliche Begünstigung eine ähnlich günstige Vormachtstellung erlangt haben.

Die Gestaltung unserer Häfen und Reedereiorte ist also so, wie sie sich herausgebildet hat, für die Entwickelung der Schiffahrt am günstigsten gewesen. Das Nebeneinanderbestehen selbständiger hamburgischer und bremischer Großreedereien erscheint auch in absehbarer Zukunft als das Nützliche und Gegebene.

Digitized by Google

Für die kleine, europäische Fahrt bleibt auch den anderen Häfen noch mancher Spielraum und manche Möglichkeit, mit modern organisierten Unternehmungen und besseren Schiffen neue wirtschaftliche Möglichkeiten zu erschließen, für Küsten- und Bäderfahrt, Personen- und Frachtverkehr, auch für die Ostseeschiffahrt und den Anschluß an die Nordseehäfen einen verstärkten Verkehrsumfang herauszuholen. Auch für die Einstellung neuer moderner „Trampdampfer" der freien Fahrt (die zu keiner festen Linie gehören, sondern je nach Bedarf in verschiedenen Fahrten selbständig verwandt oder an Linienreedereien zur Ergänzung des eigenen Materials vermietet, verchartert werden) in handlicher Größe und in kleineren Verbänden bietet sich den kleineren Häfen vielleicht noch manche Chance. In Deutschland ist jetzt die Linienschiffahrt so einseitig entwickelt, daß dieser im Lande für vorübergehenden Bedarf geeignete Charterdampfer fehlen und sie sich vielfach an das Ausland wenden muß. Für solche Dampfer könnten manche kleineren Häfen günstigere Betriebs- und Rekrutierungsverhältnisse haben, mehr persönliche Sorgfalt und Kapital dafür erübrigen als die für ihre Linien schon stark und einseitig in Anspruch genommenen Hauptplätze. Auch in der Seefischerei hat Deutschland noch längst nicht die Entwickelung erlangt wie die Nachbarnationen, wie man sie im Interesse einer besseren Volksernährung und unserer Wehrkraft zur See und ihrer persönlichen Unterlagen dringend wünschen muß. Dagegen wird die Linienschiffahrt größeren Stils auch in Zukunft zweckmäßig in den beiden Hauptplätzen konzentriert bleiben.

Noch mehr wie die Reederei erscheint der Seeverkehr mancher Häfen entwickelungsfähig. In den Zahlen verkehrender Tonnage[1]) steht Hamburg mit Ankünften von rund zehn Millionen Tons (i. J. 1906: elf Millionen) weit voran. Bremen und Bremerhaven folgen zusammen mit annähernd drei Millionen. Das entspricht nicht ganz dem Verhältnis der eigenen Reederei.[2]) Man muß daran denken, daß in den Weserhäfen fast ausschließlich deren eigene Schiffe verkehren, während Hamburg von allen Nationen aufgesucht wird, daß ferner wichtige Bremer Linien, z. B. nach Ostindien und Ostasien, Hamburg statt Bremen als Ausgangspunkt wählen und im übrigen ein reger Leichterverkehr zwischen Elbe und Weser der Bremer Schiffahrt

1) Nach Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, Jahrgang 1906. — 2) Vergl. S. 14 oben.

Digitized by Google

einen Anteil an den großen in Hamburg zusammenströmenden Warenmassen zuführt. An der Ostsee steht Stettin nebst Swinemünde und Kratzwieck mit der ansehnlichen Tonnage von zwei Millionen voran. Rostock hat nahezu eine Million, Danzig $^3/_4$, Lübeck, Kiel und Königsberg je über $^1/_2$. An der Elbe kommt Altona mit $^1/_4$ und Cuxhaven mit $^1/_2$ Million hinzu. An der Weser Geestemünde mit $^4/_{10}$, ganz im Westen Emden mit jetzt nahezu $^1/_2$ Million. In Stettin, Danzig, Lübeck, namentlich auch in Emden sind in den letzten Jahren wichtige Hafen- und Kanalbauten ausgeführt worden, um den Verkehr zu erhöhen. Auch für eine Reihe noch kleinerer Häfen wird eine Hebung des Verkehrs angestrebt und ist sie dringend zu wünschen. Das kann geschehen, ohne den großen Haupthäfen und ihrer Weltstellung das geringste zu entziehen. Im Gegenteil gewinnt deren Verkehr dadurch neue, leistungsfähigere Zubringer und Verteilungsorgane.

Das Prinzip der Qualitätsleistungen sehen wir so in der Art und Weise wirksam, wie sich der Schiffahrtsverkehr in den beiden großen Welthäfen Hamburg und Bremen mit hervorragenden technischen Einrichtungen und vielseitigen Handelsbeziehungen konzentriert hat.

Das nämliche Prinzip finden wir aber ganz besonders in dem Aufbau der Schiffahrtsunternehmungen und in der Technik des Schiffahrtsbetriebs verwirklicht: in den Unternehmungsformen, der Wahl der Schiffsart, der Ausbildung fester Linien und vielseitiger Linienreedereien, schließlich in der nationalen und internationalen Verbandsbildung der deutschen Reederei.

VI.

Die Ausbildung der Reederei als besonderes Gewerbe und ihre Unternehmungsformen.

Historisch finden wir die deutsche Kauffahrteischiffahrt, wie allen Verkehr in seinen Anfängen, zunächst als Hilfsgewerbe und Bestandteil des Handelsbetriebs. Der Kaufmann hatte eigene Schiffe ebenso wie eigene Frachtwagen und Lastpferde. Dann griff die vielumfassende Verbands- und Genossenschaftsbildung des Mittelalters auch auf dies Gebiet über und schuf die Partenreederei, eine Gesellschaftsform, die sich bis zur

Digitized by Google

Gegenwart erhalten und auch im geltenden deutschen Handelsgesetzbuch ihre Regelung gefunden hat, die der Gewerkschaft im Bergbau am ähnlichsten sieht. Bei dieser Form geht der Besitz eines Schiffes in mehrere: zwei, vier, acht, sechzehn Teile, Parten. Es beteiligten sich an der Bestellung oder dem Ankauf eines Schiffes zunächst mehrere Kaufleute, die an seinen Fahrten ein Interesse hatten und sich damit gemeinsam eine Transportgelegenheit sicherten. Alle Kosten der Beschaffung, Reparatur und Ausrüstung wurden in dem Verhältnis der übernommenen Parten aufgebracht, alle Gewinne und zwar die Bruttogewinne ohne Rückstellungen wurden in demselben Verhältnis an die Inhaber verteilt. Da Reservefonds fehlten, wurden auch alle Verluste im gleichen Verhältnis aufgebracht. Außer den Kaufleuten beteiligten sich mit Parten auch die Schiffbauer, die dadurch rascher eine Baugemeinschaft zusammenbrachten und leichter Aufträge erhielten, Handwerker, die für das Schiff Arbeit oder Ausrüstungsgegenstände lieferten, dann namentlich auch der Kapitän, der dadurch leichter die selbständige Leitung eines Schiffes erhielt und den anderen Partnern eine verstärkte Garantie für ein sorgfältiges und sachgemäßes Verhalten bot. Auch im Partenbesitz der Schiffbauer und der miteinander über See verkehrenden Geschäftsfreunde lag eine solche Garantie. In der Folge wurden die Schiffsparten auch eine beliebte Kapitalanlage für Leute, die nur an dem Gewinn, nicht mehr mit geschäftlichen und beruflichen Beziehungen interessiert waren. Die Geschäfte führt einer der Teilhaber, der Korrespondentreeder; dazu kann event. auch ein außerhalb der Genossenschaft Stehender ernannt werden.

So hat die Partenreederei im Mittelalter bestanden und sich bis in die neueste Zeit erhalten. Nun war diese Form ganz geeignet für Kaufleute, die diese Kapitalanlage richtig auffaßten, die sich dadurch mit verhältnismäßig geringen und bald zurückströmenden Mitteln Einfluß auf vielfache Schiffsgelegenheit sichern konnten. Diese sahen die einkommenden Gewinne größtenteils als wieder frei werdende Betriebskapitalien an und legten sie alsbald in anderen Schiffen oder Geschäften an. Ähnlich sahen die Schiffbauer mit Recht in ihren Schiffsparten eine gewisse Garantiebeteiligung, in deren Dividenden ein Restkaufgeld, das ihnen Jahr für Jahr allmählich zufloß. Denn an dieser Form ist es charakteristisch, daß nicht die Gesellschaft selbst,

Digitized by Google

die Partenreederei, die notwendigen Reserven und Erneuerungsfonds ansammelt, sondern das tun die einzelnen Teilhaber in ihrem Betriebe. Ist das Schiff abgenutzt, so müssen die Kaufleute, Kapitalisten und Schiffbauer inzwischen normalerweise aus den ausgeschütteten Gewinnen andere gleichwertige Anlagen gemacht haben. Die Vielseitigkeit dieser Anlagen ersetzt ihnen zugleich die Versicherung.

Nun steckt aber in den Dividenden außer dem Kapitalersatz auch der Ertrag. Es sind also gewissermaßen Annuitäten, Zins- und Amortisationsraten der Partenreederei an ihre Eigner. In der spätesten Zeit der Seglerfahrt kam nun aber durch die Analogie der Aktiengesellschaft vielfach die irrige Meinung auf, die ganze Dividende der Partenreederei sei Reingewinn und könne verbraucht werden. Das geschah namentlich in den kritischen Zeiten, als die Rentabilität der alten Segler abnahm und überhaupt nur eine mäßige Zinsrate herauskam. Ich habe schon früher erwähnt, daß längs der ganzen deutschen Küsten, namentlich an der Ostsee und in den kleinen Nordseehäfen, dieser schwierigen Umschwungszeit eine ganz besondere Blüte und Ausdehnung der norddeutschen Schiffahrt voraufging, die mit Unterbrechungen ungefähr ein Jahrhundert dauerte. Infolgedessen waren nicht nur die meisten Kaufleute der Küstenstädte, sondern auch all die zahlreichen Familien, die unter den 30000 deutschen Seeleuten von damals, namentlich unter den Kapitänen und Steuerleuten Angehörige hatten, und fast alle Schiffbauer, Kapitäne, Kapitalisten, Rentner und Sparer mit kleineren oder größeren Kapitalien an dem Schiffsbesitz beteiligt. Die auf die Seglerparten verteilten Gewinne wurden nun plötzlich kleiner, immer mehr wurden sie vollständig verbraucht, weil der Konsum sich auf die Erträge in gewohnter Höhe eingerichtet hatte. Damit wurde das Kapital der Schiffahrt alten Stils verzehrt. Als die Schiffe verbraucht waren und ausrangiert wurden, da war auch das in sie gesteckte Kapital verbraucht. Es waren keine Reserven angesammelt und Mittel vorhanden, um zu neuen Schiffsformen, zu Dampfern, zu Linien, zu Aktiengesellschaften überzugehen. Ja die Bevölkerung der meisten Küstenstriche ist bis heut durch diese Kapitalverluste und das Mißgeschick zahlreicher Kapitäne und Steuerleute alten Stils, die bei dieser Katastrophe zugleich das Familienvermögen und die Lebensstellung verloren, so gründlich vom Meere und von der Schiffahrt ab-

Digitized by Google

geschreckt worden, daß sie noch jetzt weniger davon wissen will, als weite Gebiete des Binnenlandes.[1]) Das wird erst in dem laufenden Jahrzehnt ganz allmählich wieder besser; erst jetzt wird diese schmerzliche Erfahrung überwunden.

Wiederum ist es bezeichnend für Hamburg und Bremen, daß sie diese Schwierigkeiten, die wie die kleinen deutschen Häfen auch manche ausländische Reederei schwer bedrückten, vermieden und rechtzeitig den Übergang zu zweckmäßigen, modernen Gesellschaftsformen fanden. Im Jahre 1847 geschah in Hamburg der bahnbrechende Schritt mit der Gründung der Hamburg-Amerika-Linie in Form der Aktiengesellschaft, 1857 folgte in Bremen der Norddeutsche Lloyd, der schon kleinere Vorgänger dort gehabt hatte. Die Aktiengesellschaft war die gegebene Form für den großen Schiffahrtsbetrieb. Nach dem neuesten Stande der rechtsgeschichtlichen Forschung ist die Form der Aktiengesellschaft geradezu aus der Partenreederei entstanden[2]), und nach dem unfruchtbar gebliebenen Vorgehen einiger italischer Banken zuerst vollkommen um das Jahr 1602 angewandt worden für die großen holländischen, englischen und anderen Kolonisationsgesellschaften, die neben der Kolonieregierung und dem Kolonialhandel regelmäßig auch eigene Schiffahrt mit weitaus den größten damals vorkommenden Schiffsformen trieben.

In Deutschland lehnte sich die Hamburg-Amerika-Linie ursprünglich an die üblichen Formen der Partenreederei an. Kaufmännische Firmen, gar nicht einmal Einzelpersonen, bildeten den Vorstand und übten im Nebenamt dessen Funktionen aus. Die Fracht- und Passagegeschäfte und fast die ganze laufende Betriebsführung wurde an Makler- und Agentenfirmen übertragen. Aber nach und nach entstand die hauptamtliche Direktion, gingen die Agentur- und Maklergeschäfte mindestens auf den wichtigsten Arbeitsgebieten in die eigene Regie der Gesellschaft über und bildeten sich die höchstentwickelten Formen modernen Reedereibetriebs aus. Das Verkehrsgewerbe wurde nun im Hauptamt betrieben, nicht mehr als Nebenbeschäftigung von Handelsfirmen, und wie etwa im Eisenbahnbetrieb wurden alle zugehörigen

1) K. Thieß, Die Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerlichen Bevölkerung in Deutschland, Leipzig 1903 — in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Band 104.

2) K. Lehmann, Das Recht der Aktiengesellschaften. Berlin 1898, Bd. 1, S. 51 ff.

Digitized by Google

technischen und kaufmännischen Funktionen zu einem geschlossenen Ganzen vereinigt.

Heut liegt das Schwergewicht des deutschen Reedereibetriebs durchaus in den großen Aktiengesellschaften, denen sich einige mittlere Betriebe mit verwandten Gesellschaftsformen als Gesellschaften mit beschränkter Haftung oder Kommanditgesellschaften anschließen. Deren Verwaltung spielt sich in ähnlichen Formen ab, nur ohne die für Aktiengesellschaften in strikten Formen vorgeschriebene öffentliche Rechnungslegung. Das Vorwiegen der Gesellschaftsformen ergibt ein einfacher Vergleich: Das Reichsmarineamt schätzte vor Jahresfrist (Ende 1905) den Gebrauchswert der deutschen Handelsflotte auf 810 Millionen Mark — den Neubeschaffungswert auf über eine Milliarde Mark. Im Jahre 1895 habe sich der Wert erst auf 327 Millionen belaufen. Die Zunahme fällt zum allergrößten Teil den Aktiengesellschaften zu. Von den 810 Millionen entfallen allein auf die Hamburger Dampfer 400 und die Hamburger Segler 25 Millionen, auf die Bremer Dampfer 250 und die Segler 20 Millionen, auf alle anderen Häfen 103 Millionen an Dampfer- und 12 an Seglerwerten. Nun hatten gleichzeitig allein die Aktien der sieben größten deutschen Gesellschaften (fünf in Hamburg, zwei in Bremen) einen Kurswert von 491 Millionen Mark. Dazu kommen ihre Obligationen. Sie verfügten über 60 % der ganzen deutschen Handelsflotte und zwar über deren wertvollsten Teil. Nimmt man die mittleren Aktiengesellschaften hinzu, so erkennt man, daß 38 Gesellschaften über 80 % der gesamten deutschen Handelsflotte besitzen. Nun kommt hinzu, daß im Jahre 1906 wiederum große Kapitalerhöhungen und Neugründungen von Reedereigesellschaften zu verzeichnen sind, die dies Übergewicht der Gesellschaften noch verstärken.

Wohl steckt viel von dem Aktienkapital noch konzentriert in Hamburger und Bremer Kaufmannskreisen. Aber gerade aus den größten Gesellschaften ist auch ein sehr erheblicher Teil des Aktienbesitzes in die weitesten Kreise des deutschen Volkes eingedrungen. Am Besitz der 125 000 Aktien der Hamburg-Amerika-Linie und der 125 000 des Norddeutschen Lloyd sind sicherlich viele tausend Kapitalisten und Sparer im ganzen Lande beteiligt, in geringerem Umfang auch an anderen Schiffahrtswerten. Gelegentlich ist aus sozialen Gründen die Konzentration der Großreederei beklagt worden, ist beklagt worden, daß an Stelle

Digitized by Google

von einigen hundert kernhaften selbständigen Reedern jetzt einige wenige Generaldirektoren über fast die ganze deutsche Schiffahrt disponieren könnten und die ganzen enormen Gewinne in einige wenige Betriebe flössen. Aber abgesehen davon, daß die Privatreeder im Hauptberuf auch früher nur eine seltene und kurzdauernde Erscheinung gewesen sind, und daß Kapitäne als Reeder unter heutigen größeren Verhältnissen keinesfalls gedeihen könnten, wird bei solchen Klagen auch verkannt, daß die technisch notwendige Betriebs- und Kapitalkonzentration keineswegs zugleich eine Besitzkonzentration ist. Wenn wir die Aktionäre als Unternehmer mitrechnen, wie sie es durch ihre Kapitalbeteiligung und ihr Risiko sind, dann hat die deutsche Schiffahrt zu keiner Zeit der Vergangenheit so viel Unternehmer und Interessenten gehabt als heut.

Unter den mittleren Reedereien in Gesellschaftsform mögen wohl heut noch einige sein, bei denen das nur Formsache ist, die in der Hauptsache im Besitz einiger Familien oder Firmen geblieben sind. Aber es ist eine allgemeine Erfahrung, daß in wenigen Generationen Erbrecht und Berufswechsel auch da den Aktienbesitz zersplittern. Vorläufig hat die Gesellschaftsform hier wenigstens den Vorteil, den Bestand der Reedereien von persönlichem Familiengeschick einzelner unabhängig zu machen.

Neben der Partenreederei der Vergangenheit bestand der Schiffsbesitz einzelner Kaufmannsfirmen weiter, und umgekehrt entwickelte sich auch der Partenbesitz der Kapitäne zu einem Alleinbesitz, wurde der Kapitän mehrfach zugleich Eigentümer und Reeder seines Schiffes. Das letztere hat in der Großschiffahrt wohl völlig aufgehört. Erfolgreiche Reederei setzt heut einen größeren, ständigen Betrieb an Land voraus. In Kaufmannsbesitz finden wir heut hauptsächlich einige spezielle Schiffsarten. Der Petroleumhandel insbesondere hat sich eigene Flotten von Tankdampfern geschaffen, die vom Handel abhängig sind, wenn sie auch formell in selbständigen großen oder kleineren Reedereien bestehen. Ferner hat sich das Hüttenwesen eigene Erztransport-Dampfer erworben. Die Firma Krupp hat damit angefangen, ihre spanischen Erze in eigenen Dampfern nach Deutschland zu verschiffen, und hinter der ganz neu gegründeten „Seetransportgesellschaft", die eine erhebliche Flotte im letzten Jahre zusammengebracht hat, stehen anscheinend ebenfalls deutsche Interessenten des spanischen Bergbaues. Ebenso treiben große

Digitized by Google

Kohlenhandlungen mehrfach eigene Reederei in nennenswertem Umfang für ihre Transporte. Sonst bestehen wohl besonders zwischen der Woermann-Linie und der großen afrikanischen Faktoreifirma C. Woermann in Hamburg enge geschäftliche Beziehungen. In Bremen ist „Rickmers Reismühlen, Reederei- und Schiffbau-Aktiengesellschaft" ein großer kombinierter Betrieb mit 13 Millionen Mark Aktienkapital, einer Reederei von wechselnder Größe mit zuweilen an 50 000 Tons, und zugleich mit Handels- und Industriebetrieb. Sonst pflegen die Aktienreedereien sich lediglich auf das Reedereigeschäft zu beschränken, höchstens für den eigenen Bedarf Werkstätten, ein Dock und dergleichen zu betreiben. Die im Ausland mehrfach vorkommende Verbindung von Schiffbau und Reederei in den gleichen Gesellschaften ist in Deutschland nicht üblich. Eine Verbindung dieser Gewerbe besteht bei uns organisatorisch nur durch gemeinsamen Aktienbesitz und Aufsichtsratsstellungen.

Privatreederei im Hauptberuf, nicht nur im Nebenberuf von Kaufleuten, Kapitänen und Schiffsmaklern, ist wohl in Deutschland zuerst durch die Hamburger Firma Rob. M. Sloman im Anfang des 19. Jahrhunderts betrieben worden. Bis in die neunziger Jahre war die Slomansche Reederei mit nahezu hunderttausend Tons nächst den Aktiengesellschaften die weitaus größte Reederei in Deutschland. Heut dürfte die große Hamburger Seglerreederei F. Laeisz in dieser Hinsicht voranstehen, nachdem die Firma Sloman in mehrere Teile auseinandergefallen und der Hauptteil ihrer Flotte an eine Aktiengesellschaft übergegangen ist. Das gleiche Schicksal hat kürzlich die große Hamburger Seglerfirma B. Wencke Söhne erfahren.

Sonst finden wir in Deutschland eigene Reederei mittleren Umfangs mehrfach in Händen von Schiffsmaklerfirmen, und es ist nicht immer mit Bestimmtheit zu entscheiden, ob da der Reederei- oder der Maklerbetrieb die Haupttätigkeit darstellt. Insbesondere sehen wir die großen Hamburger Firmen Rob. M. Sloman jr., A. Kirsten, A. C. de Freitas & Co. und andere mit ansehnlichem Dampferbesitz in der Reedereiliste. Die Maklerfirmen Knöhr & Burchard Nfl., M. G. Amsinck, Aug. Bolten und andere lassen eigene große Segler laufen.

Digitized by Google

VII.

Der Übergang zum Dampferbetrieb und das Entstehen der Linienreedereien.

Die Entwickelung von der freien zur Linienschiffahrt, die vom Segler zum Dampfer und zu immer vollkommeneren Dampferformen steigern sich gegenseitig und können nur gemeinsam überblickt werden. Die Entwickelung zu festen Linien liegt vor der Dampferzeit, sie ist schon zur Seglerperiode durch das Bedürfnis nach regelmäßigen Verbindungen und Massentransporten, sowie durch die straffere Organisation und das promptere Arbeiten des Handels hervorgerufen. Für den Volkswirt ist es interessant zu beobachten, daß nicht die Technik da das treibende Moment war. Sondern die neuen Verkehrsbedürfnisse haben sich erst die Technik des Dampfes dienstbar gemacht, die schon vorher einige Jahrzehnte bekannt war, ohne jedoch der Seeschiffahrt nutzbar gemacht zu werden.

Nach den Freiheitskriegen überwog auf der größten Schiffahrtsstraße der Welt, auf der „nordatlantischen Fähre über den Heringsteich", wie man sie zur Kennzeichnung ihres großen und regelmäßigen Verkehrs gern nennt, die amerikanische Flagge. Sie deckte in den zwanziger Jahren im deutsch-amerikanischen Verkehr $^5/_7$, die hansische $^2/_7$ des Verkehrs, während heut dieser ganze Verkehr von deutschen Schiffen besorgt wird. Demgemäß waren auch die ersten regelmäßigen Linien amerikanische, die seit den zwanziger Jahren liefen. Die erste dauernde Linie schuf dann 1836 nach amerikanischen Vorbildern der Hamburger Kaufmann Robt. M. Sloman mit deutschen Segelschiffen. Er begründete die Linie als Makler, nachdem er schon vorher Makler für eine amerikanische Linie nach Hamburg gewesen war. Aber schon im zweiten Betriebsjahre bezeichnete er sich selbst als Reeder seiner Liniensegler. Sloman hat dann auch schon 1850 den ersten Versuch mit einer kleinen deutschen Dampferlinie nach Neuyork gemacht, der freilich sehr rasch durch den Untergang seines einzigen Dampfers, der Helene Sloman, unterbrochen wurde. Er hat die erste deutsche Dampferlinie nach England gegründet, nach dem Mittelmeer und nach Australien Linien errichtet und die Reederei als besonderes Privatunternehmen auf eine hohe Stufe gebracht.

Digitized by Google

Bald nach 1836 entstanden auch in Bremen einige Seglerlinien, und seit 1847 lief vorübergehend eine erste von Amerika subventionierte Postdampferlinie nach Bremen, die sich die Bremer mit großem Geschick sicherten, an der sie und auch westdeutsche Staaten mit Kapital beteiligt waren. Bremen sicherte sich durch einen Vorsprung in der Personenbeförderung ein wichtiges Fundament der regulären Linienfahrt. Schon in den zwanziger und dreißiger Jahren, als die europäische Politik fast allgemein sich noch zu einer Hemmung der Auswanderung für verpflichtet und fähig hielt, ging Bremen zu der modernen Politik über, statt dessen die Auswanderung zu reglementieren, für gute Schiffe und gute Behandlung der Seereisenden zu sorgen und die mit Naturnotwendigkeit sich entwickelnde Massenerscheinung in gesunde und angenehme Bahnen zu lenken. Dadurch zog Bremen den Hauptteil der deutschen Auswanderer an sich; es ist bis heut der größte Auswandererhafen mit etwas Vorsprung sogar vor Hamburg geblieben. Das wurde die beste Grundlage seiner Seestellung und mächtigen Großreederei. Denn Bremens jetzige Stapelartikel sind ursprünglich nur, um die leer rückkehrenden Auswandererschiffe überhaupt zu irgendwelchem Preise zu beladen, an diese gefesselt und nach Bremen gezogen worden.

Auch Hamburg lenkte noch beizeiten in diese Bahnen ein, nach einer anfänglichen Periode polizeilicher Erschwerungen des Verkehrs, und wurde namentlich nach der Mitte der vierziger Jahre, als die Auswanderung stark wuchs, auf diese Chance aufmerksam, schuf einen Auswandererschutz. Zu gleicher Zeit schufen 1847 Hamburger Großkaufleute die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft, die H. A. P. A. G., die uns heut unter ihrem neueren Namen Hamburg-Amerika-Linie mehr geläufig ist, mit dem ausgesprochenen Zweck, durch Qualitätsleistungen in der Auswandererbeförderung den Ruf der Hamburger Seefahrt zu heben und der Stadt einen respektablen Anteil an dem wachsenden Verkehr mit der Union zu sichern.[1]) Die Hamburg-Amerika-Linie fuhr ursprünglich nur zwischen Hamburg und Neuyork mit einigen großen und komfortablen Seglern, die sich durch ihre für jene Zeit schönen Einrichtungen,

1) K. Thieß, Die Hamburg-Amerika-Linie, eine Stütze der deutschen Volkswirtschaft. Berlin 1906 (Panverlag). — Die inhaltreichen Geschäftsberichte der H. A. L. — K. Himer, Die Hamburg-Amerika-Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung. Hamburg 1907.

Digitized by Google

ihren sorgfältig organisierten Borddienst und die Schnelligkeit und Promptheit ihrer Fahrten rasch Freunde erwarben. Der erste Segler war ein Vollschiff, Deutschland, von 700 Tons, so groß für damalige Zeiten, daß an der ganzen Ostsee keine Offerte für diesen Bau zu erhalten war und auch die Hamburger Schiffbauer sich bei der Veranschlagung zu ihrem Schaden gründlich verrechneten. Die Zahl der Segler stieg auf sieben. Die Reederei Sloman blieb vorläufig im Umfang weit voran. Aber in der entwickelungsfähigen Form der Aktiengesellschaft und in den höchstwertigen Leistungen der Personenfahrt trug die Hamburg-Amerika-Linie schon damals den Keim künftiger Vormacht in sich.

Nun aber begann ringsum in der atlantischen Fahrt der Übergang zum Dampferbetrieb sich zu vollziehen. In England fuhr seit 1840 die von vornherein erstklassige Cunard-Linie. England, Frankreich, Österreich, Amerika begannen Postdampferlinien zu subventionieren und sie dadurch zur Überwindung der Anfangsschwierigkeiten und Kosten und zu überlegener Konkurrenz zu befähigen. Die Hamburger mußten sorgenvoll konstatieren, daß in allen Ländern alle bestehenden Dampferlinien auf Staatssubsidien aufgebaut wären. Wo fanden sie aber den deutschen Nationalstaat, der auch seinen Bürgern den Eintritt in den modernen Wettbewerb auf gleicher Stufe ermöglichte? Dann aber kamen sie bald zu der mannhaften Überzeugung, daß die Hamburger wohl Manns genug seien, um als die ersten in der Welt eine Dampferlinie ganz auf eigene Füße zu stellen. Die ausländische Konkurrenz war drückender geworden, noch weitere Dampferkonkurrenz drohte. In Bremen regten sich die Pläne der Lloydgründung. In Hamburg versuchte der unermüdliche Sloman zum zweiten Mal eine Dampferreederei zustande zu bringen. Das trieb 1854 zu raschem Entschluß, zur breiteren Organisation und Vergrößerung der Gesellschaft. Schon 1855 wurden ihr vom englischen Schiffsbau zwei Dampfer von je 2000 Tons geliefert, die zunächst 1855 in den Transporten des Krimkrieges und seit Mai 1856 in der Neuyorker regulären Fahrt beschäftigt wurden. Hamburg kannte Dampfer schon, seit 1816 die Lady of the Lake von England gekommen und vorübergehend Dampferfahrten nach Cuxhaven eingerichtet waren. Seit 1825 lief eine kleine Linie nach London, Amsterdam und anderen Häfen. Fluß- und Hafendampfer fuhren mehrere, aber

Digitized by Google

Seedampfer befanden sich 1845 erst zwei in Hamburger Besitz. Der Schritt zu den großen Überseedampfern war also groß. Er gelang aber sofort. Bald wurde die Linie vergrößert. Schon ein Jahr darauf wurde mit der gleichen Zuversicht in Bremen der Norddeutsche Lloyd[1]) sofort als Dampferlinie begründet. Die Hoffnungen erfüllten sich trotz der Anfangsschwierigkeiten, der schweren Wirtschaftskrise von 1857, die namentlich in Hamburg so bedenkliche Formen annahm und die auf den Anfang der Fahrten drückte. Beide Gesellschaften errangen auf dem Ozean rasch eine stolze Stellung und schlugen die ausländische Konkurrenz in ihren Häfen rasch aus dem Felde, setzten sich auch in französischen und englischen Zwischenhäfen fest und gewannen dort eine ansehnliche Beteiligung an der Personenbeförderung. So traten diese beiden wichtigsten deutschen Reedereien schon mit stattlichem Verkehr und Umfang und mit wachsenden Erfolgen in das Zeitalter des neuen Deutschen Reiches und seine größere wirtschaftliche Entfaltung ein.

Inzwischen war die deutsche Segelschiffahrt ebenso wie in der nordatlantischen Fahrt auch in anderen Fahrtrichtungen abgekommen von der primitiven Form der wilden Fahrt, die nicht von vornherein eine Regelmäßigkeit des Dienstes und eine bestimmte Beschäftigung der Schiffe in Aussicht nimmt, sondern sich je nach den einzelnen Aufträgen und Gewinnerwartungen von Fall zu Fall richtet. Sie ging zu festen Linien über. Die Kaufleute haben auch da nicht erst auf den Dampfer gewartet, als das Bedürfnis nach Linien hervortrat. Sondern leistungsfähige Seglerlinien gehen überall den Dampfern voraus. Nach der Ost- und Westküste Amerikas, nach Australien und Ostasien und nach der Südsee liefen bald mehr oder minder leistungsfähige deutsche Seglerlinien von Hamburg und von Bremen aus. Sie haben dem Linienverkehr die Formen gegeben und haben ihre Spuren darin bis heut gelassen. Der Linienverkehr spricht noch heut gern von Segellisten und Segeltagen der Liniendampfer, von der Ansegelung bestimmter Häfen. Darin wird am besten der tiefe Eindruck wiedergegeben, den diese organisatorischen Glanzleistungen und der große Fortschritt der ersten Seglerlinien auf die ganze Geschäftswelt machte. Der

1) M. Lindemann, Der Norddeutsche Lloyd, Geschichte und Handbuch. Bremen 1892. — Die ausführlichen Geschäftsberichte und jährlichen Handbücher des Lloyd. — Dr. Neubauer, Jubiläumsschrift von 1907.

Digitized by Google

Eindruck blieb, auch als nach kurzer Blütezeit die meisten Segler den Liniendampfern weichen mußten, für deren Tätigkeit sie das Feld gefunden und vorbereitet hatten.

Nun setzte sich mit der Vermehrung der beförderten Güter, mit dem vervollkommneten Nachrichtendienst, den freieren Handelsverträgen, mit der Eröffnung des Suezkanals und der größeren Leistungsfähigkeit der Schiffbau- und Maschinenbautechnik der Dampfer immer entschiedener durch. Hamburg und Bremen machten rechtzeitig und energisch diese Bewegung mit, und so wurde ihnen dieser Umschwung zum Heil. Dadurch, daß der altüberkommene Seglerbesitz anderer Nationen nunmehr rasch entwertet und großenteils beseitigt wurde, fiel auch deren historisch erworbener Vorsprung in der Schiffahrt und Reederei weg. Es konkurrierten nun auf gleicher Basis neue Unternehmungen und neue Schiffe, und die Nordseehäfen konnten ihre Kräfte und ihre Rührigkeit voll zur Geltung bringen.

Häfen und Länder, die zur Zeit des Dampferaufkommens und der Umwälzung der ganzen Schiffbau- und Schiffahrtstechnik große Seglerflotten ihr eigen nannten, die ihren Stolz und ihren Reichtum bildeten, haben daran manchmal direkt einen Hemmschuh gehabt. Nordamerika hat sich in dem Bestreben, seine stolze Schnellseglerflotte sich zu erhalten, aus dem Wettbewerb der Großschiffahrt fast herausdrängen lassen. Frankreich hat in diesem Bestreben enorme Summen von Staatsgeldern ohne dauernden Zweck vergeudet und ebenfalls den entschlossenen Schritt des Übergangs nicht zeitig genug getan. Deutschland ist den Engländern wohl am frühesten energisch auf dem Wege zu Dampferlinien gefolgt.

Wiederum waren da Hamburg und Bremen fast allein die Träger der deutschen Entwickelung. Wiederum genügt es nicht, erklärend auf die Gunst ihrer Lage hinzuweisen. Auch für Hamburg und Bremen war der Versuch ein Sprung ins Dunkle und viel schwerer als in England, weil Deutschland noch Jahrzehnte hindurch keine leistungsfähige moderne Schiffbauindustrie hatte und seine Schiffahrt auf die englische Industrie angewiesen war, weil die Hansestädte nicht wie England, Frankreich, Österreich und andere ein großes Staatswesen hinter sich hatten, das ihnen durch reichliche Postsubsidien den Übergang erleichtert und risikofreier gemacht hätte. Trotzdem haben sie zu rechter Zeit den Entschluß gefaßt. Auch hier hat der Wettbewerb zwischen

Digitized by Google

Bremen und Hamburg anspornend und beschleunigend gewirkt, und der Schritt ist zum Segen ausgeschlagen. Alle kleinen deutschen Häfen, namentlich alle Ostseehäfen hatten nicht zur rechten Zeit diese Entschlossenheit, — ich habe schon erwähnt, wie diesen in der krischen Zeit die unvollkommene Form der Partenreederei zum Verhängnis wurde, — und sie mußten das durch bittere Verluste und unaufhaltsamen Rückgang büßen, nachdem eine trügerische Konjunktur ihnen noch ein oder zwei Jahrzehnte bei der alten Methode ansehnliche Dividenden in den Schoß warf, während gleichzeitig die Nordseehäfen die Last und zum Teil die Verluste des Übergangs tatkräftig auf sich nahmen.

Hat die deutsche Großschiffahrt den Segler nicht der Zweckmäßigkeit entgegen unbedingt festgehalten, so hat sie ihn auch andererseits nicht gänzlich und ohne Überlegung fallen lassen. Die Hamburger und Bremer immer noch ansehnliche Seglerflotte ist nicht willkürlich beschäftigt, sondern für den ganz bestimmten Zweck der weitesten Transporte von Massengütern, bei denen es auf Schnelligkeit der Beförderung, auf promptes Anlaufen vieler Häfen und dergleichen nicht ankommt. Wolle von Australien, Reis von Ostindien, Getreide aus Kalifornien und ganz besonders Salpeter von der südamerikanischen Westküste, das und ähnliches sind die Waren, in denen auch heut noch der Segler wettbewerbsfähig ist.

Infolge dieser Einsicht ist die deutsche Seglerflotte auch keineswegs auf die einmal vorhandenen und aufzubrauchenden kleinen Segler aus alter Zeit beschränkt. Auch in der Seglerflotte treten heut am auffälligsten neue stählerne Riesenschiffe hervor, mit einem Umfang bis über 5000 Registertons und mit einer Tragfähigkeit bis zu 8000 Gewichtstonnen, mit sehr erheblicher Schnelligkeit, mit Hilfsmaschinen für die Ladetätigkeit und ähnliche Arbeiten, neuerdings sogar zum aushilfsweisen Antrieb der Schiffe bei Windstille. Bahnbrechend vorangegangen mit diesen Riesenstahlseglern ist die Hamburger Reedereifirma Laeisz, die heut eine stattliche Flotte von 16 Seglern mit 38 000 Tons besitzt und sie mit großer Regelmäßigkeit nach einem vorausbestimmten Linienfahrplan verkehren läßt, um aus Chile Salpeterladungen nach Europa zu schaffen.

Für die Ausgestaltung leistungsfähiger Dampferlinien ist besonders die erste Zeit des Deutschen Reichs wichtig geworden. Die sonst übelberufenen Gründerjahre haben

Digitized by Google

in der Schiffahrt im großen und ganzen segensreich gewirkt, weil es hier nur galt, reife wirtschaftliche Möglichkeiten auszunutzen, denen zum Gedeihen nunmehr auch der politische Rückhalt an dem starken neuen Staatswesen verhalf. Im Jahre 1867 erhielt die deutsche Schiffahrt das gemeinsame Abzeichen der norddeutschen Bundesflagge. Bald darauf erkämpfte der französische Krieg für das neue Kaiserreich in der ganzen Welt das Ansehen und den Respekt, den die hansische Schiffahrt rasch und energisch für sich ausnutzte.

In Hamburg entstanden 1871 und 1872 einige seiner wichtigsten Dampferlinien, in erster Reihe die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Brasilien und dem La Plata, die sofort mit erheblichem Kapital ($3^3/_4$ Mill. M.) und unter gewaltiger Begeisterung und Beteiligung der hamburgischen Geschäftswelt begründet wurde. Vor Gründung des Reichs waren mehrere Versuche von Dampferlinien nach Südamerika gescheitert. Jetzt ging es aber nach einigen Anfangsschwierigkeiten voran. Fast gleichzeitig wurde auch für die Fahrten nach der amerikanischen Westküste, zunächst Südamerikas, später ganz Amerikas die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos als Gesellschaft von erheblichem Umfang begründet. Dazu wurde auch eine Frachtlinie nach Ostasien, die Kingsin-Linie, ins Leben gerufen. Alle drei Unternehmungen wurden wichtige Stützen der deutschen Schiffahrt und brachten ihr eine bedeutsame Ausgestaltung, wozu auch neue Linien der Hamburg-Amerika-Linie nach Westindien, des Norddeutschen Lloyd nach Brasilien und dem La Plata beitrugen. Über diese Ausdehnung bestehender Betriebe auf neue Gebiete, die neben der Neugründung von Gesellschaften eine andere wichtige Form organisatorischer Qualitätsleistungen ist, wird an späterer Stelle besonders zu berichten sein.

In die atlantische Fahrt schienen die Gründerjahre anfänglich eine große Gefährdung tragen zu wollen und brachten den alten Großreedereien schwere Verluste. Indessen ist für die Dauer auch diese Anfechtung zum Segen und zur Konsolidierung der Verhältnisse ausgeschlagen. Die rasche Ausdehnung der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd vor und in den Gründerjahren ging der stürmischen Unternehmungslust jener Tage immer noch nicht schnell genug. Man machte den erfahrenen Verwaltungen mangelnden Unternehmungsgeist zum

Digitized by Google

Vorwurf, gründete gleich zwei neue Konkurrenzgesellschaften in Hamburg, die alsbald zu der Adler-Linie verschmolzen wurden. Diese begann in großem Stil Schiffe zu bauen. Aber als diese Schiffe in Fahrt traten, war der Krach, die große Wirtschaftskrise von 1873 schon hereingebrochen. Da inzwischen auch die beiden älteren Reedereien zur Abwehr des Angriffs stark gebaut hatten, war die vorhandene Schiffszahl für das verringerte Bedürfnis bei weitem zu groß und auf keine Weise wirtschaftlich zu verwerten. In schweren Konkurrenzkämpfen drohte die deutsche Überseeschiffahrt unheilbare Wunden davonzutragen. Da brach man sehr rasch wieder mit dem englischen Prinzip der Massenhaftigkeit der Unternehmungen und der Schiffszahl und kehrte zu der planmäßigen, einheitlichen Organisation des Verkehrs in wenigen, aber um so leistungsfähigeren Händen zurück. Die Hamburg-Amerika-Linie kaufte die Adler-Linie auf, einigte sich mit dem Lloyd und führte ganz allmählich nach einer Kapitalreduktion gegen Ende der siebziger Jahre wieder bessere Zeiten herbei.

Noch einmal versuchte dann 1883 bis 1885 ein Bund zwischen der Sloman-Linie und der Reederei Carr, deren gemeinschaftliches Unternehmen der „Union-Linie“ in Hamburg war, sich in der atlantischen Fahrt festzusetzen, und dieser Wettbewerb beschwor einen neuen schweren Kampf insbesondere für die Hamburg-Amerika-Linie herauf, der 1886 mit dem Aufkauf der Carr-Linie beendigt wurde. Seitdem ist den beiden atlantischen Großreedereien in Hamburg und Bremen gegenüber eine gleichwertige, ernsthafte Konkurrenz in deutschen Häfen nicht mehr aufgetaucht. In Hamburg beherrscht die Hamburg-Amerika-Linie, in Bremen der Lloyd das Feld. Sie haben sich durch Verbesserungen in der Stammlinie und Betriebsausdehnung auf viele andere Linien zu den vielseitigsten Reedereiunternehmungen der Welt ausgewachsen und auch untereinander feste Verständigung gesucht.

Die Kämpfe mit der Adler-Linie hatten für die folgende Zeit das Gute, daß die niedrigen Kampfpreise, die der Wettkampf herbeiführte, gerade damals die mitteleuropäische Auswanderung von England und Havre, ihren alten Hauptausgangspunkten, weggewöhnten und den deutschen Nordseehäfen massenhafter zulenkten. Der unkluge und lärmende Deutschenhaß in Frankreich, der sich nach 1870 gegen die süddeutschen

Digitized by Google

Auswandererzüge austobte, hat das seinige dazu getan, um diese wichtige Unterlage der Linienschiffahrt Havre zu nehmen und Bremen und Hamburg zuzuführen. Außerdem wurden durch die niedrigen Frachtraten der gleichen Kampfzeit auch die Hauptgütermengen der atlantischen Fahrt dauernd von den wildfahrenden Dampfern und Seglern der verschiedenen Nationen weggenommen und dem deutschen Dampferlinienverkehr zugeführt.

Bedeutet das Jahr 1886 für die atlantische Schiffahrt einen entscheidenden Wendepunkt nach aufwärts, so wurde die Tätigkeit der deutschen Reederei auch sonst in der gleichen Zeit bedeutsam ausgebaut. In den Jahren 1885 und 1890 fand das deutsche Netz großer Überseelinien einen bemerkenswerten Ausbau, indem Reichspostlinien nach Ostasien, Australien und Ost- und Südafrika auf Grund von Reichspostverträgen durch den Norddeutschen Lloyd (1885) und die neugegründete Deutsche Ostafrika-Linie in Hamburg (1890) eingerichtet und später mehrfach ausgebaut wurden.

Gegen Ende der achtziger Jahre trat eine große Hamburger Frachtlinie nach Südafrika, Australien und Niederländisch-Indien, die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft hinzu. In Bremen wurde die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa, jetzt die drittgrößte deutsche Reederei für mannigfache Linien nach Ostindien begründet. Nach dem Mittelmeer wurden Hamburger Dampferlinien, insbesondere der Deutschen Levante-Linie und der Reedereien Sloman und de Freitas gelegt, von der Weser aus die der Oldenburgisch-Portugiesischen Gesellschaft. Die Fahrten der Firma Woermann nach der ganzen westafrikanischen Küste wurden in einer selbständigen Linie (Woermann-Linie) organisiert und diese so ausgebaut, daß sie rund hundert Häfen und Reeden an der ganzen Küste in einer Mehrzahl leistungsfähiger Linien regelmäßig bedient. Zahlreiche europäische Linien in der Nord- und Ostsee, nach England und den westlichen Küsten Europas fanden ihre Stütze in der zentralen Stellung der deutschen Großreedereien und in dem Anschlußverkehr an deren überseeische Routen. Ebenso wurden in Ostasien und Ostindien, im Mittelmeer und an den nord- und südamerikanischen Ostküsten deutsche Küsten- und Flußlinien im Anschluß an die großen Überseelinien begründet und so das deutsche Liniennetz ausgebaut.

Ein neuestes Gründungsstadium beobachten wir in den beiden letzten Jahren 1905 und 1906, wo wiederum eine An-

Digitized by Google

zahl ansehnlicher Reedereiunternehmungen und Linien ins Leben traten. Während in allen bisherigen Perioden die Besetzung neuer Gebiete durch neue Linien im Vordergrund der Bestrebungen und Erfolge stand, scheint jetzt eine Sättigung eingetreten zu sein, und eine Änderung der Tendenz dahin, daß jetzt hauptsächlich ältere Verbindungen mit stark gewachsenen Verkehrsbedürfnissen verstärkt und der Kaufmannschaft eine Auswahl unter mehreren Linien zur Verfügung gestellt werden soll. So rief der Norddeutsche Lloyd eine neue Frachtlinie nach Australien ins Leben (neben der Deutsch-australischen Gesellschaft in Hamburg), die Hamburg-Amerika-Linie baute neben der Reichspostlinie des Lloyd ihre Frachtlinie nach Ostasien auch für Personenbeförderung aus. Der Levante-Linie in Hamburg trat die Atlas-Linie in Bremen (mit 14000 Tons), der Kosmos-Linie in Hamburg die Roland-Linie in Bremen (mit 44000 Tons), der Woermann-Linie in Hamburg die Hamburg-Bremer Afrika-Linie in Hamburg (mit 22000 Tons) zur Seite. Mit der Woermann-Linie trat ferner die Hamburg-Amerika-Linie für die westafrikanischen Routen in Betriebsgemeinschaft. Sogar für die Neuyorker Frachtfahrt der Hamburg-Amerika-Linie und des Lloyd wird die Herstellung einer neuen Hamburger Frachtlinie unter Leitung der Maklerfirma Knöhr & Burchard im Jahre 1907 angekündigt, die vierzehntägige Abfahrten plant, deren weitere Entwickelung zurzeit schwer zu übersehen ist. Eine neue hamburgisch-französische Frachtlinie nach Ostasien und Ostindien, die im Herbst 1906 geplant war, ist durch Konkurrenzkampfmaßnahmen der Hamburg-Amerika-Linie verhindert oder aufgeschoben worden.

Ferner wurden in den jüngsten Jahren eine Anzahl von Reedereiunternehmungen für die freie Frachtfahrt und für die Unterstützung der Linien bei außerordentlichem Schiffsbedarf errichtet: die Dampfschiffsreederei Union in Hamburg aus einer kleineren Trampreederei und dem Hauptteil der früheren Slomanschen Flotte (mit früher 35000 Tons); die Syndikatsreederei in Hamburg (mit 12500 Tons) von den vereinigten hamburgischen Reedereigesellschaften, zugleich zu dem Zweck, mit ihrer Hilfe, wenn nötig, gemeinsam neue, verderbliche Konkurrenz in dem Verkehrsbezirk der einzelnen Mitglieder durch Unterbietungen und billigen Wettbewerb bis zur Niederringung des Gegners abzuwehren; die Midgard-Reederei in Bremen, die Seetransport-

Digitized by Google

gesellschaft in Hamburg (mit 44 800 Tons). Auch einige Unternehmungen in Lübeck und schleswig-holsteinischen Plätzen gehören dahin. Die meisten dieser Neugründungen treten von vornherein mit ansehnlicher Tonnage und mit fester organisatorischer Gestaltung auf.

Das Ergebnis dieser Entwickelung ist, daß in Deutschland über 80 % der Tonnage der höchstentwickelten Betriebsform, den festen Linien und ihrem regelmäßigen Dienst angehören, während in der Weltflotte und auch in der englischen Flotte die freie Fahrt mit ihrer Tonnage wohl dem Linienverkehr noch die Wage hält.

VIII.

Die Qualitätsleistungen in den deutschen Schiffsformen.

Da nun der Linienverkehr ein wertvolleres Schiffsmaterial braucht und verwendet: größere, schnellere, neuere, solider gebaute Schiffe als im allgemeinen die freie Fahrt, so liegt in dem Überwiegen des Linienverkehrs für Deutschland schon von vornherein die andere Feststellung mit ausgedrückt, daß die deutsche Handelsflotte auch hinsichtlich ihres Schiffsmaterials hervorragend dasteht. Hamburg und Bremen haben trotz mangelnder Staatshilfe seit einem halben Jahrhundert von Jahr zu Jahr und von Neubau zu Neubau ihr Schiffsmaterial zu verbessern und zu reformieren gesucht und sind stets auf rasche Erneuerung der Flotten bedacht gewesen.

Die großen deutschen Redereien haben zugleich den deutschen Schiffbau durch ihre Aufträge auf eine hohe Stufe gehoben. Während fast zwanzig Jahre hindurch die deutschen Seedampfer nur in England beschafft werden konnten, haben die Reedereigesellschaften seit Anfang der siebziger Jahre immer mehr Bestellungen in Deutschland vergeben und damit den aufkommenden Eisenschiffbau im Lande durch immer größere Aufträge auf immer schwierigere Typen gestützt. Wiederholt haben sie die in England neuaufkommenden Schiffstypen einmal dort bestellt und dann sofort Schwesterschiffe auf deutschen Werften in Auftrag gegeben, so diese neuen Typen dem deutschen Schiffbau in bequemster Form zugängig gemacht. So ist der Schnelldampferbau 1887 in Deutschland eingeführt worden, so die Klasse der großen Hamburger P-Dampfer, so ist noch ganz

Digitized by Google

neuerdings der Hergang beim Bau der Amerika und der Kaiserin Auguste Viktoria gewesen.

Früh, schon zu Anfang der achtziger Jahre hat der Lloyd Schnelldampfer in Fahrt gestellt und der englischen Schiffahrt damit eine ebenbürtige Konkurrenz an die Seite gesetzt. Schon 1885 hat er sich verpflichtet, seine Reichspostschiffe nur auf deutschen Werften zu erbauen und dadurch gewöhnt, überhaupt die deutschen Werften für alle seine Bauten immer entschiedener zu bevorzugen und sie schließlich allein zu benutzen. Seit 1889 ist die Hamburg-Amerika-Linie mit ihren Doppelschraubenschnelldampfern in die vorderste Reihe getreten und hat dem Weltmeer zeitweise im Fürst Bismarck (1891) sein schnellstes Schiff gegeben, das in Stettin erbaut war. Ebenso hatte sie um die Mitte der neunziger Jahre in den P-Dampfern, die einen geeigneten Typ für einen großen kombinierten Personen- und Frachtverkehr darstellten, international die größten und einträglichsten Schiffe dieser ganzen Periode. Dann sind die vier neuen deutschen Eildampfer in Stettin für Bremer (die Deutschland für Hamburger) Rechnung erbaut worden. Der Lloyd läßt eben jetzt das fünfte Schiff dieser Klasse bauen, die an Schnelligkeit jedem anderen Schiff der Welt weit voransteht, bis vielleicht demnächst die englische Cunard-Linie mit ihren beiden noch größeren und stärkeren Turbinendampfern, die sie im Bau hat, einen weiteren Fortschritt der Schnelligkeit in diesem internationalen Wettstreit erzielen wird. Vorläufig stehen die deutschen Schiffe mit rund $23^1/_2$ Knoten den besten englischen und französischen mit rund 22 Knoten gegenüber. Und wiederum hat im letzten Jahre die Hamburg-Amerika-Linie in der Kaiserin Auguste Viktoria dem Weltmeer das größte im Jahre 1907 in Fahrt befindliche Schiff (24600 Tons) gegeben und mit ihr und der Amerika in Komfort und vielseitiger Leistungsfähigkeit einen neuen bedeutsamen Fortschritt erzielt.

Es ist wichtig zu betonen, daß es sich bei diesen hervorragendsten deutschen Schiffen und Schiffstypen nicht etwa um einzelne Paradeleistungen handelt, hinter denen ein mäßiger Durchschnittsstand versteckt werden soll. Diese besten Schiffe sind nur der konsequenteste Ausdruck des allgemeinen Bestrebens nach besonders guten Leistungen. Unsere deutschen Linienredereien sind der Regel nach in Solidität und Eleganz der Schiffe, in ihrem Durchschnittsalter, in der Exaktheit und Zuverlässigkeit

Digitized by Google

und der zuvorkommenden Führung des Bordbienstes ihren ausländischen Konkurrenten überlegen. Dafür sind aus der englischen, französischen, italienischen, spanischen und besonders auch der überseeischen Presse, die ein unparteiischer Beobachter der europäischen Linien ist, in den letzten Jahren zahlreiche Belege beigebracht worden. Wenn unsere Reichspostverträge verlangen, daß die deutschen Reichspostdampfer in jeder Hinsicht aller ausländischen Konkurrenz mindesten ebenbürtig sein sollen, in Größe, Schnelligkeit und Ausstattung, so sprechen sie damit nur das Bestreben aus, das seit je in der deutschen Reederei lebendig und maßgebend ist und das man als die beste Grundlage internationaler Erfolge erkannt hat. Deutschland hat von allen großen Schiffahrtsnationen durchschnittlich die größten Schiffe und hat relativ weitaus die stärkste Beteiligung an den schnellsten und größten Schiffstypen.

Vor einigen Jahren gab es einmal einen Zeitpunkt, wo Deutschland, hier vor allem durch die Hamburg-Amerika-Linie vertreten, ebensoviel Riesendampfer besaß als England. Auch jetzt steht die Sache so, daß England, das fünfmal so viel Tonnage als Deutschland hat und weit größere Masseneinfuhren braucht als wir, 50 Dampfer mit über 10 000 Tons besitzt, darunter der größte mit 24 000 Tons. Deutschland hat nicht 10, wie das seinem Verhältnis der Tonnage entsprechen würde, sondern 27, darunter die Kaiserin Auguste Viktoria mit 25 000 Tons. Sonst haben: die Vereinigten Staaten 12 dieser großen Dampfer, den größten mit 21 000 Tons, alle anderen Nationen zusammen nur 12, nämlich Belgien 1, Dänemark 2, Frankreich 3, Holland 5, Rußland 1. Deutschland hat insgesamt 850 Dampfer und 200 Segler über 1 000 Tons. Sein Übergewicht in den schnellsten Dampfertypen ist noch größer als das bei den großen Dampfern. Seinen vier schnellsten Dampfern kann bisher keine Nation auch nur einen annähernd ebenbürtigen zur Seite stellen.

IX.

Die Verbindung vielseitiger Linien und Verkehrsaufgaben in den deutschen Riesenunternehmungen.

Wir haben somit gesehen, wie in Deutschland mehr als irgendwo anders die festen Linien mit hochwertigem Schiffs-

Digitized by Google

material überwiegen. Innerhalb der Linien wiederum stehen die allervollkommensten Gebilde am hervorragendsten da.

Das von England herkommende und von den meisten Ländern angenommene Schema für die Liniengründung brachte es mit sich, das in der Hauptsache jedem neuen Verkehrsbedürfnis eine neue Unternehmung gerecht wurde, daß für jede wichtige Verbindung zwischen zwei Ländern oder zusammengehörigen Hafengruppen eine besondere Linie durch eine besondere dazu gegründete Unternehmung geschaffen wurde. Entweder fand sich dafür eine Privatfirma, die darin ihre besondere Aufgabe suchte, oder die Interessenten des Handels und der bisherigen freien Seglerfahrten oder gelegentlichen einzelnen Dampferfahrten auf dieser Route traten zu einer Gesellschaft kleineren Umfangs für diesen Zweck zusammen. Diese Technik brachte es, ähnlich wie das frühere System kleinerer Privateisenbahnen, mit sich, daß jede Linie für sich allein rentieren mußte, daß nur Linien mit reifen wirtschaftlichen Verhältnissen und unmittelbaren Gewinnaussichten begründet wurden, daß also das Liniennetz der Häfen ungleichartig ausgestaltet wurde, manche Häfen sehr gut und vielseitig, andere wieder sehr mangelhaft bedient wurden. Darüber klagte noch vor wenigen Jahren selbst der so ausgebreitete und mächtige englisch-amerikanische Handel.

Wir haben gesehen, wie auch in Deutschland nach und nach eine ganze Reihe von Reedereien für immer neu sich entwickelnde Gebiete der deutschen Verkehrsbeziehungen entstanden sind. Aber damit erschöpft sich die Geschichte der deutschen Liniengründungen nicht. Wiederum nötigten hier besondere Schwierigkeiten gerade die deutschen Reeder zu höheren Organisationsformen, die diesen Schwierigkeiten gerecht werden konnten. Die deutschen Reeder konnten nicht warten, bis reichentwickelte wirtschaftliche Zustände und Handelsbeziehungen nach einer Verbesserung der Verbindungen geradezu schrien und einer Reederei günstigste Bedingungen auf Händen entgegengetragen wurden wie in England. Sie konnten auch nicht warten, ob vielleicht der Staat mit reichen Subsidien zur Betriebsausdehnung anstacheln würde wie in Frankreich. Ihnen fehlte der natürliche Vorsprung eines großen nationalen Kolonialreichs, das rechtlich oder tatsächlich ihrer Flagge eine Vorzugsstellung geboten hätte. In Deutschland ist der Gang umgekehrt oft der gewesen, daß die Flagge dem Handel voranging, nicht ihm folgte.

Digitized by Google

Die neuen deutschen Linien nach Brasilien, nach Westindien, nach Ostasien, nach Afrika, selbst nach Nordamerika haben alle anfangs schwere Zeiten mangelnder Rentabilität durchmachen müssen und ihren Unternehmern schwere Opfer auferlegt, bis mit ihrer Hilfe der Handel soweit kam, ihnen Gewinne zuzuführen. Aber die hansischen Reedereiaktionäre haben sich der Mahnung zugängig gezeigt, daß es für sie patriotische Pflicht sei, durchzuhalten, bis der Handel sich festsetzen und erfolgreich durch Massentransporte betätigen könne. Auch unter dem Gesichtspunkt dieser Wechselwirkung ist die Aktiengesellschaft und die Gesellschaftsgründung durch Kaufleute für die deutschen Großreedereien die gegebene Form gewesen.

Diese Rolle, für den Handel Bahn zu brechen und größere wirtschaftliche Entwickelungsmöglichkeiten herbeizuführen, haben die deutschen Reedereien glänzend erfüllt. Bremen verdankt seine Handelsstellung überwiegend seiner eigenen Reederei, auch in Hamburg gilt die Hamburg-Amerika-Linie mit Recht als das erste Haus Hamburgs, die Reederei als das wichtigste Gewerbe der Stadt und ist die Entwickelung des Handels zur jetzigen Entfaltung ohne die eigenen blühenden Schiffahrtsunternehmungen undenkbar. Aber auch fremde Häfen machen sich diese organisatorische Leistungsfähigkeit dienstbar. Dutzende von überseeischen Häfen wären ohne die deutsche Linienschiffahrt nicht annähernd das, was sie heut sind. Die Rheinhäfen, Emden, französische, spanische, portugiesische, italische, selbst englische Häfen danken ihrer Stellung als Anlaufhäfen der deutschen Linien viel und wissen diesen Vorteil zu schätzen. Die Politik von Hafenstädten wie Emden, Dover, Cherbourg, Rotterdam, Antwerpen und vieler anderer dreht sich großenteils darum, die deutschen Linien an sich zu ziehen. Und nicht nur die Städte, auch die Staaten wissen solche Vorteile zu würdigen. Staaten, die sonst schutzzöllnerische Neigungen haben und die ganze Küstenfahrt der eigenen Flagge vorbehalten, haben deutsche Unternehmungen zur Organisation ihrer Küstenfahrt oder eigener Überseelinien direkt ins Land gerufen und begünstigt, so Argentinien, Venezuela und Mexiko, so Belgien, Rumänien, Bulgarien.[1])

Die engen Verhältnisse Hamburgs und Bremens, die Konzentration der deutschen Schiffahrt in diesen Orten brachte es

1) W. Greve, Seeschiffahrtssubventionen der Gegenwart. Hamburg 1903.

Digitized by Google

von vornherein mit sich, daß die Interessen sich nicht so nach Linien zersplitterten wie in England oder Frankreich. Die Hamburger und Bremer Börse, die großen Firmen und die ganze Kaufmannschaft beider Städte interessierten sich für alle Reedereigesellschaften ihrer Vaterstadt. Sie waren daher von vornherein in Schiffahrtsdingen vielseitig orientiert, hatten großenteils auch Aktien der verschiedenen Gesellschaften und damit vielseitige, sich ausgleichende Einnahmen. Wer aus seinen Paketfahrtaktien nach langem Warten schließlich wieder ansehnliche Dividenden durch längere Jahre erhielt, der fand sich dann darin, nunmehr für Ostafrika- oder Levante-Aktien eine Zeit der Dividendenlosigkeit mitanzusehen, und er verlor nicht die Zuversicht, daß auch diese sich später zu besserer Rente durcharbeiten würden. So schuf schon der gemeinsame Aktienbesitz gegenseitige Hilfe und enge Beziehungen der deutschen Linien untereinander.

Auf höherer Stufe aber fand diese Interessengemeinschaft in den einzelnen Großunternehmungen statt, dadurch daß eine große Zahl wichtiger neuer Verbindungen nicht erst, als die Rentabilitätsaussichten ziemlich sicher waren, von neuen Unternehmern, sondern schon vorher von den bestehenden Großreedereien ins Leben gerufen wurden. Es handelt sich dabei hauptsächlich um die bewunderungswürdige Ausdehnung der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd. Auch da gaben die Gründerjahre den entscheidenden Anstoß.

Um 1870 machte die Direktion der Hamburg-Amerika-Linie ihren Aktionären klar, daß die gute Rentabilität der Gesellschaft auf ihrer Neuyorker Linie ihr die patriotische Verpflichtung auferlege, nunmehr auch in Westindien dem deutschen Handel neue Wege und Bahnen zu erschließen und dem Drängen der Geschäftswelt nach einer neuen Linie dorthin nachzukommen. Die Reederei richtete denn auch 1871 die Linie ein, hielt sie durch beinahe ein Jahrzehnt immerwährender Verluste und Fehlschläge zäh fest und brachte sie endlich zu gutem Gedeihen. Ebenso nahm die Gesellschaft 1886 den Betrieb einer Linie Stettin—Neuyork, die für sich allein nicht bestehen konnte und an welcher der Baltische Lloyd in Stettin zugrunde gegangen war, in ihren starken Gesamtbetrieb auf. So kaufte sie 1892 die Hamburger Hansa-Linie an, um deren Linien nach Neuorleans, Boston und Montreal in Verbindung mit ihren eigenen besser auszunutzen.

Digitized by Google

Als es galt, den deutschen Platz an der ostasiatischen Sonne auszunützen und mit stärkster Leistungsfähigkeit die ausländische Konkurrenz zu bestehen und zurückzudrängen, da kaufte die Hamburg-Amerika-Linie 1898 die Kingsin-Linie nach Ostasien, verband sie mit einer kurz zuvor errichteten eigenen asiatischen Frachtlinie, beteiligte sich an der Reichspostlinie des Lloyd, richtete allmählich seit 1900 nicht weniger als sieben Anschlußlinien an den ostasiatischen Küsten und eine Linie auf dem Jangtse, schon 1898 auch eine Linie von Neuyork durch den Suezkanal nach den Philippinen, China und Japan ein. Kurz vor dem Ausbruch des russisch-japanischen Krieges trat ihre neue große Frachtlinie von Hamburg nach den russischen und mandschurischen Häfen des fernen Ostens hinzu, die alsbald nach dem Friedensschluß im Verein mit der älteren großen Frachtlinie wieder energisch betrieben wurde. Rückkehrend unterhalten die ostasiatischen Frachtdampfer regelmäßige Frachtfahrten von Kalkutta in Ostindien aus. Frachtdampfer der Gesellschaft fahren seit einigen Jahren über den Stillen Ozean nach Ostasien und gehen von Oregon in Portland aus. Eine andere größere Verbindung über Mexiko von Port Stillwell aus nach Ostasien und Australien hat sich die Gesellschaft vertraglich zu dem Zeitpunkt gesichert, wo die neue mexikanisch-amerikanische Überlandbahn dort den Stillen Ozean erreicht haben wird.

Dem immer vervollkommneten großen Schnell- und Postdampfer-, Personen-, Post- und Frachtdienst nach Neuyork schlossen sich namentlich in den neunziger Jahren — die ersten Versuche liegen freilich schon bis 1867 zurück — Frachtlinien zwischen Hamburg und den Häfen Boston, Philadelphia, Baltimore, Neuorleans, Montreal, Halifax und Galveston an. Anfangs zur Ausnutzung der Schnelldampfer im Winter, dann aber als regelmäßige, immer mehr ausgestaltete Postlinie für Personen- und Frachtbeförderung wurde eine Verbindung von Genua und Neapel nach Neuyork seit 1892 organisiert.

Der Dienst zwischen Hamburg und Westindien wurde allmählich bis auf sechs Monatslinien, deren Tätigkeit im einzelnen wechselt, ausgestaltet. Davon wurden seit 1902 vier besondere Linien nach dem aufblühenden Mexiko abgetrennt und gesondert betrieben, zum Teil mit hochwertigen raschen und großen Passagierschiffen. Hinzu traten die Rundfahrten zwischen westindischen Plätzen und der 1901 aus englischen Händen aufgekaufte Atlas-

Digitized by Google

dienst zwischen Neuyork und Westindien, der inzwischen von drei auf sechs verschiedene Linien vermehrt worden ist.

Im Jahre 1896 hat die Gesellschaft mit einer Linie zwischen Genua und dem La Plata zuerst Südamerika in den Fahrplan einbezogen, diesen Anteil freilich später formell an eine dazu begründete italische Gesellschaft Italia übertragen und deren Aktienbesitz schließlich an die italische Navigazione Generale verkauft. Aber im Jahre 1905 ist dieser Dienst mit ganz hochwertigen Kajütsdampfern unter deutscher Flagge wieder aufgenommen worden. Im Jahre 1900 wurde eine Linie zwischen Hamburg und dem Amazonenstrom begründet und bald darauf in scharfen Wettbewerbskämpfen die englische, ältere Konkurrenz aus diesen Fahrten verdrängt. Im gleichen Jahre wurden die Linien der Hamburger Firma de Freitas nach Brasilien und Argentinien aufgekauft. Seitdem gehen vier Linien der Gesellschaft von Hamburg nach Nordbrasilien, Mittelbrasilien, Südbrasilien und dem La Plata, die auch für den Personenverkehr immer besser ausgestattet wurden. Nach der ganzen Westküste Amerikas läuft seit 1901 eine Linie der Gesellschaft in Gemeinschaft mit dem Dienst der Hamburger Kosmoslinie.

Die gewaltige Erwerbs- und Arbeitsenergie dieser allumspannenden Gesellschaft ist bis zur Gegenwart keinen Augenblick zum Stillstand gekommen. Zu den überseeischen Linien hat sie in Europa einen regelmäßigen Verkehr zwischen Hamburg und den Rheinhäfen, eine Erztransportlinie von Nordschweden und Nordnorwegen nach Emden und Rotterdam, eine Nord-Ostsee-Linie Antwerpen—Kopenhagen—Libau eingerichtet und von der Nordsee-Linie deren Bäderdienst nach den Nordseebädern durch Kauf übernommen. Im Winter läuft einer der Bäderdampfer für sie längs der Riviera. Ebenfalls ganz neu ist eine Passage-Eillinie zwischen Genua und Alexandrien, die in Verbindung mit einem besonderen Egypten-Expreßzug der Gesellschaft von Hamburg und Berlin aus der Touristik und den winterlichen Kur- und Erholungsfahrten dient. Der Touristik dient auch das besondere Reisebureau der Gesellschaft, das von der Firma Stangen 1904 übernommen wurde, und ihr dienen die zahlreichen Touristenfahrten zur See im Mittelmeer, in Westindien, nach Norwegen und allen möglichen anderen Fahrtzielen, die das verwöhnteste Publikum aller Nationen anziehen und einen Prüfstein für die organisatorischen Fähigkeiten der großen

Digitized by Google

Reederei bilden. Diese sind schon 1891 eingerichtet und werden seit 1901 z. T. mit besonderen Touristendampfern betrieben.

Die jüngste bedeutsame Ausgestaltung der Überseelinien ist eine Verbindung zwischen Hamburg und dem Sudan, Persien und Arabien, die dort zahlreiche Häfen wirksam dem regelmäßigen deutschen Handel zu erschließen bestimmt ist. Dazu tritt der neuaufgekaufte westafrikanische Dienst. Nicht weniger als 58 reguläre Linien nennt uns die letzte Zusammenstellung der Gesellschaft. Das ist ein Dienst, der zu Anfang 1907 von 363 eigenen Schiffen (unter ihnen 158 Ozeandampfer) mit zusammen 926 000 Registertons — darin sind die im Bau befindlichen Dampfer schon eingeschlossen — bedient wird: das vielseitigste und gewaltigste Schiffahrtsunternehmen der Welt, dem keine Nation eine gleichwertige Leistung entgegensetzen kann.

Keine Nation, außer unserer eigenen. Die einzige Reederei, die sich mit der Hamburg-Amerika-Linie messen kann, ist der Norddeutsche Lloyd in Bremen, der zwar nicht ganz so vielseitige Linien und Frachtverbindungen hat — Bremen gibt darin von selbst eine etwas schmalere Unterlage als Hamburg ab —, aber doch einen ebenso wertvollen und imposanten Betrieb darstellt, in dem die höchstwertige Personenbeförderung noch etwas mehr als in Hamburg vorwiegt und besonders augenfällig wird. Der Lloyd hat schon seit Jahrzehnten seiner Neuyorker Route andere nordamerikanische Verbindungen hinzugefügt, mit Baltimore, mit Galveston, zeitweise auch mit Neuorleans, er hat seit 1875 Linien nach Brasilien und dem La Plata eingerichtet. Vor allem aber hat er neues Gebiet und neuen Charakter gewonnen, als er sich 1885 entschloß, die neugeplante Reichspostlinie nach Ostasien und Australien zu übernehmen und zu organisieren. Er hat trotz der Reichspostgelder große Opfer bringen und mit Selbstverleugnung die Linien längere Zeit gewinnlos betreiben müssen, hat durch sein Festhalten aber für die deutschen Handelsinteressen und auch für die deutsche Politik zweifellos Wertvolles geschaffen. Er hat sich auch nicht mit den vorgeschriebenen Hauptlinien begnügt, sondern ein großes Anschlußliniennetz im fernen Osten errichtet. In Hinterindien und Südchina hat er zwei englische Linien im Jahre 1900 aufgekauft und durch den Ausbau ihres Dienstes seiner Gesellschaft die erste Rolle in diesem Verkehrsgebiet international, sogar vor den Engländern gesichert. Eine Jangtse-Linie hat er errichtet und vor

Digitized by Google

allem auch zwischen den Ausgangspunkten der australischen und der asiatischen Reichspostlinie eine im einzelnen mehrfach wechselnde Postlinienverbindung geschaffen, die jetzt zwischen australischen und japanischen Häfen regelmäßig verkehrt und auch die deutschen Besitzungen in der Südsee mit unserer Großschiffahrt in Verbindung hält. Der Lloyd hat ferner, ebenso wie die Hamburger Gesellschaft, seit Anfang der neunziger Jahre eine Schnelldampfer-Winterlinie zwischen Italien und Neuyork eingerichtet, die jetzt selbständig und das ganze Jahr über betrieben wird. Er betreibt eine Linie nach Cuba, eine starkfrequentierte Schlepplinie zwischen Hamburg und der Weser, einen Bäderdienst in der Nordsee; neuerdings hat der Lloyd namentlich sein Verkehrsnetz im Mittelmeer nach mannigfaltigen Richtungen hin ausgestaltet. So stellt der Lloyd Anfang 1907 mit 400 Schiffen und 754 000 Registertons (einschließlich der Neubauten) in gleicher Weise wie die Hamburg-Amerika-Linie einen anderswo beispiellosen Riesenbetrieb dar. In der Tonnage und den Frachtleistungen, auch in der Mannigfaltigkeit der Linien steht er etwas hinter dem Hamburger Rivalen zurück. Dafür ist die Zahl seiner Personendampfer, seiner Pferdekräfte, sind seine Leistungen in der Passageschiffahrt etwas größer. Den 125 Millionen Mark Aktienkapital der Hamburger Gesellschaft stellt er ebenfalls 125 Millionen gegenüber. Auch hier wird man sagen können, wie wir es zwischen Hamburg und Bremen überhaupt getan haben, Deutschland kann sich freuen, zwei solche Gesellschaften zu haben und braucht nicht in die immer strittige Erörterung darüber einzutreten, welche größer und tüchtiger ist. Die Gesellschaften selbst sind übereingekommen, auf einen solchen Wettstreit um den Vorrang untereinander zu verzichten, und sie tun wohl daran. Jedenfalls sind sie beide allem ausländischen Wettbewerb gegenüber an Vielseitigkeit und organisatorischer Kraft weit voraus.

Die Konzentrationsbestrebung, die mehrere Linien in einem großen Unternehmen zu vereinigen strebt, bleibt aber nicht auf diese beiden Hauptvertreter beschränkt. Sie greift weiter um sich. Im Ausland findet in letzter Zeit das Beispiel der deutschen Riesenbetriebe immer mehr Nachahmung, selbst in England. Ebenso bei den nächstgrößten deutschen Gesellschaften. Die dritte der deutschen Reedereien, die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa in Bremen, die ihren Schwerpunkt in mannigfachen Linien von Hamburg und Bremen nach ostindischen Plätzen hat,

Digitized by Google

betreibt daneben beachtenswerte Linien von Neuyork nach Südafrika und Ostindien und zurück durch den Suezkanal, eine Linie von Bremen nach dem La Plata und Schleppschiffahrt zwischen Hamburg und der Weser. Sie hat eine Flotte von 234 000 Tons in ihrem Betriebe vereinigt. Die vierte in der Reihe, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat ihren vier Hauptlinien nach Brasilien und dem La Plata Küstenlinien in Patagonien, Argentinien und Brasilien angefügt und stützt sich außer auf Hamburg wesentlich auch auf den Hafen von Antwerpen. Ihre Tonnage erreicht 144 000 Tons. Ihr folgt mit 132 000 Tons die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos in Hamburg, die in Europa außer Hamburg französische, englische und belgische Häfen, in Westamerika rund achtzig Häfen längs der ganzen Westküste von der Südspitze bis Britisch-Nordamerika einbezogen hat. Auch dadurch ist ein vielseitiger Betrieb erreicht worden und hat die Gesellschaft auch einen erheblichen Teil des Personen- und Güterverkehrs zwischen den verschiedenen Teilen der Westküste an sich gebracht. Sie hat eine frühere Konkurrenz in Hamburg schon vor Jahren aufgekauft und so die Hamburger Interessen dort vereinigt. An fünfter Stelle steht die Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft, die auf drei Linien außer australischen auch südafrikanische und niederländisch-indische Häfen einbezieht und an den Transporten von Indien nach Holland Teil hat. Ihr eignen 118 000 Tons. Demnächst dürfte in den letzten Jahren mit rund 106 000 Tons die Woermann-Linie ihre Stellung errungen haben, die alle Gebiete der afrikanischen Westküste nach und nach durch verschiedene Linien ihrem Netze angeschlossen hat. Die Ostafrika-Linie (75 000 Tons) hat ihren Dienst außer auf Ostafrika auch auf Südafrika ausgedehnt und unternimmt östliche und westliche Rundfahrten um Afrika, unterhält auch eine Linie zwischen Ostafrika und Ostindien. Die Deutsche Levante-Linie (65 000 Tons) unterhält von Hamburg, Antwerpen und England aus vielseitige Linien nach dem ganzen östlichen Mittelmeer. Selbst unter den kleineren Reedereien könnten noch mancherlei Betriebskombinationen konstatiert werden.

So sehen wir in der Konzentration der Betriebe überall ein wichtiges Hilfsmittel der deutschen Erfolge. Schon vor einigen Jahren hat ein Statistiker in Hamburg berechnet, daß von der deutschen Tonnage 77 % den größeren Unternehmungen

Digitized by Google

mit über 30000 Tons angehörten, in England dagegen nur 53 und in der Weltflotte nur 49 %. Inzwischen hat sich dies Verhältnis wiederum noch wesentlich weiter zugunsten der konzentrierten Gesamtbetriebe verschoben.

Dieser Tendenz verdankt es, wie schon gesagt, der deutsche Handel, daß er seine Verbindungen früher erhält, als es sonst möglich wäre, daß die Flagge dem Handel vorangeht und ihm die Wege zeigt. Auch für die Reederei hat sich dies Verfahren als vorteilhaft erwiesen. Es liegt darin eine Versicherung, ein Ausgleichen der Chancen und Beschäftigungen innerhalb des Betriebs. Einige Linien sind direkt eingerichtet worden, um in einer für den Newyorker Verkehr stillen Zeit anderweite Beschäftigung, besonders die Baumwollverschiffungen der südlichen Häfen zu erhalten oder um die Schnelldampfer im Winter statt von Hamburg und Bremen von Genua aus zu beschäftigen. Die Mannigfaltigkeit des Liniennetzes und die Größe der Flotte ermöglicht in jeder Weise eine zuverlässige und praktische Disposition über den Schiffsbestand, so daß z. B. in der Saison große, sonst kleinere Dampfer nach Ostasien und Australien laufen und die größeren inzwischen die Neuyorker Fahrten verstärken. Namentlich die Frachtdampfer können je nach dem Raumbedarf in den verschiedenen Fahrten verwandt werden. Außergewöhnlichem Bedarf kann leichter Rechnung getragen werden, Schiffsverluste können durch andere Dispositionen ohne dauernde Störungen überwunden werden. Eine vielseitige Reederei ist nicht mehr von dem wirtschaftlichen Gedeihen eines einzigen Landes und von dessen Wirtschaftspolitik abhängig, sondern kann Rückschläge an einer Stelle anderswo ersetzen. Z. B. werden bei einer nordamerikanischen Mißernte die argentinischen Getreideverschiffungen um so größer sein. Ein Betrieb wie die Hamburg-Amerika-Linie oder der Lloyd wird diese Kompensation im eigenen Betriebe spüren.

In dieser Hinsicht haben sich bei der großen Frachtenkrise zu Anfang unseres Jahrhunderts die konzentrierten Betriebe vorzüglich bewährt. Sie haben irgendwo immer noch verdient und haben ansehnliche Durchschnittsdividenden verteilen können, während die Mehrheit der Reeder aller Länder direkte, empfindliche Verluste zu beklagen hatte. Weltwirtschaftlich ist damit zu rechnen, daß die Staaten der gemäßigten Klimate ihre wirtschaftlichen Verhältnisse immer mehr ausgleichen. Dagegen

Digitized by Google

werden die tropischen Gebiete immer einen großen und steigenden natürlichen Warenaustausch mit Deutschland und ganz Nordeuropa haben. Auch insofern besteht in einem Gesamtbetriebe mit nordamerikanischen und zugleich tropischen Linien eine gewisse Versicherung von langer Hand gegen große weltwirtschaftliche Verschiebungen des laufenden Jahrhunderts.

Diese Vorteile empfinden auch unsere größten Reedereien in ihrem Betriebe ganz scharf. Deshalb sind sie ständig darauf bedacht, nach neuen Bezirken ihrer Tätigkeit Ausschau zu halten und jede Chance sofort aufzugreifen. Prompt und in aller Stille kann so für Deutschland jede neue wirtschaftliche Möglichkeit ausgenützt werden, ohne daß erst zur Gründung einer neuen Gesellschaft getrommelt und eingeladen und die Konkurrenz des Auslandes aufmerksam gemacht wird. Nur so ist es möglich geworden, obschon die deutsche Tonnage nur ein Fünftel im Vergleich zur englischen ausmacht, die Linienverbindungen der deutschen Häfen denen der größten englischen mindestens ebenbürtig zu gestalten und zwar fast ganz mit eigenen Mitteln. Mit Ausnahme von zwei englischen Linien, die von Hamburg nach West- und Südafrika und Indien, in erster Linie also nach englischen Besitzungen führen, sind die großen Überseelinien der deutschen Häfen allesamt in deutschen Händen. In derartiger Geschlossenheit beherrscht keine andere nationale Reederei, auch die englische nicht, die überseeischen Linienverbindungen ihres Heimatlandes.

Um noch mit einem kleinen internationalen Vergleich die Qualitätsleistungen der deutschen Schiffahrt in der Reedereiorganisation ins Licht zu rücken, will ich eine Übersicht über die Hauptreedereien aller Länder geben. Zu den Gesellschaften und Privatreedereien über 200 000 Tons stellt Deutschland die Hamburg-Amerika-Linie mit 926 000, den Norddeutschen Lloyd mit 754 000 und die Hansa in Bremen mit 234 000 Tons. Den ersten beiden Gesellschaften voraus steht nur in Amerika der sogenannte Morgantrust, die International Mercantile Marine Company, von der wir in anderem Zusammenhang noch zu sprechen haben, mit 1 080 000 Tons. Aber dieser Trust ist doch hauptsächlich eine Kapitalvereinigung. Betriebstechnisch stehen die in ihm aufgegangenen englischen, amerikanischen und belgischen Linien noch ziemlich selbständig und in loser Verbindung untereinander da. Die Einheitlichkeit und Schlagkraft des Betriebs reicht an die deutschen nicht heran. Kein einzelnes

Digitized by Google

Land kann diesen internationalen Betrieb kommerziell und handelspolitisch so für sich ausnutzen, wie wir unsere großen nationalen Reedereien. Die größten englischen Reedereien sind die großen Verbindungen mit Indien, die P. & O. (Peninsular and Oriental) Co. mit rund 434 000 und die British India Co. mit 498 000 Tons, die also hinter den deutschen weit zurückstehen. Von den englisch-atlantischen Linien bringt die Cunard-Linie nach ihrer letzten schnellen Vergrößerung 300 000 Tons auf. Die schon im Morgantrust mitgezählte White Star-Linie würde für sich allein jetzt 397 000 Tons zählen. Es folgen in England die Firma Alfred Holt & Co. mit 374 000, die Ellermann-Linie mit 342 000, die Leyland-Linie im Morgantrust mit 285 000, die Union-Castle-Linie mit 272 000, die Clan-Linie mit 224 000, die Firma Harrison mit 210 000 Tons. Auch hier steht offensichtlich für England die Massenhaftigkeit, für Deutschland die organisatorisch feine Durchbildung der Leistungen.

Amerika hat außer dem Morgantrust keine große Linie. In Frankreich gehört lediglich die Gesellschaft der Messageries Maritimes in Marseille mit 240 000 Tons in diese Größenklasse. Die Compagnie Générale Transatlantique und die Compagnie des Chargeurs Réunis erreichten nur rund 150 000 Tons. In Italien kommt die Navigazione Generale der Zahl von 200 000 Tons nur nahe, in Österreich bleibt der Österreichische Lloyd, in Dänemark die Forenede Dampskibs Selskab nennenswert dahinter zurück. In Japan erreicht die Nippon Yusen Kaisha 236 000 Tons und ist inzwischen vielleicht noch wieder vergrößert worden. Andere Länder kommen für derart konzentrierte Betriebe nicht in Frage. Deutschland hat also an den höchsten Unternehmungsformen einen weitaus überdurchschnittlichen Anteil.

X.

Volkswirtschaftliche Gesichtspunkte der Kartellbildung in der Schiffahrt.

Nun sind aber die organisatorischen Leistungen der deutschen Großreederei mit diesem Ausbau eigener Riesenbetriebe noch keineswegs erschöpft, sondern setzen sich in den Vereinbarungen über die Grenzen des eigenen Betriebs und der eigenen

Digitized by Google

Leistungsfähigkeit hinaus fort. Unsere Reeder wissen die Formen der Kartellbildung virtuos zu handhaben, sie haben dadurch unter deutschen Reedereien die engste Übereinstimmung auf wichtigen Fahrtzielen herbeigeführt und auch international die Schiffahrt vor dauernden und schweren Kämpfen nach Möglichkeit gesichert. Die großen deutschen Gesellschaften haben auch in der internationalen Verbandsbildung der Schiffahrt die Initiative ergriffen und haben darin seit je eine führende Stellung namentlich auf dem wichtigsten aller Schiffahrtsgebiete.

Die Kartellbildung und die Stellung der öffentlichen Meinung, der Staatsgewalt, der Politik und der Volkswirtschaftslehre zu ihr ist auf immer weiteren Gebieten der Industrie, des Handels und des ganzen Wirtschaftslebens ein wichtiges Problem geworden. Viel ist in letzter Zeit über die geeigneten und üblichen Formen der Kartellbildung geschrieben und verhandelt, über die Berechtigung und die zulässigen Grenzen der Bewegung gestritten worden. Wenig hat es dabei Beachtung gefunden, daß die Seeschiffahrt diese Kartellbildung in ganz bestimmten Formen aufs allersorgfältigste ausgebaut hat, in Formen, die sich ständig verbessert und gut bewährt haben, und daß die Verbandsbildung geradezu die zentrale Lebensfrage der ganzen Schiffahrt geworden ist. Diese Art Kartellbildung hat wohl aus dem Grunde so wenig Beachtung gefunden, weil sie ohne starken Widerspruch in den Fachkreisen organisiert worden ist, weil sie auch bei den Auftraggebern der Schiffahrt keinerlei Widerspruch findet und allgemein als nützlich und gegeben hingenommen wird, weil man in der Schiffahrt überhaupt nicht über die Berechtigung der Verbandsbildung streiten kann.

Der Verkehr kann unter modernen Verhältnissen überhaupt nur in mächtigen Verbänden, in starker Geschlossenheit und absoluter Ordnung existieren. Die Verstaatlichung oder staatliche Reglementierung der Eisenbahnen findet ja deshalb heut kaum noch ernstliche Gegner. Wir sehen auch sonst im Binnenverkehr entweder Staatsmonopole wie bei der Post oder geschlossene Selbsthilfeverbände wie in der Spedition oder in der Versandtorganisation des Buchhandels. Für die Schiffahrt paßt als Organisationsform nur die freie Verbandsbildung, sie ist ihr absolut notwendig, und die wirtschaftlichen Verhältnisse liegen in diesem Gewerbe so günstig, daß auch der mißtrauischste

Digitized by Google

Beobachter hier keine für die Gesamtheit ungünstigen Folgen zu befürchten braucht.[1])

Die Tätigkeit der Seeschiffahrt spielt sich auf dem freien Weltmeere ab, außerhalb der Hoheitsmarken der einzelnen Staaten. Das Meer hat keinen Herrn. Niemand kann da bestimmte internationale Linien konzessionieren und andere ausschließen. Kein Staat wird auch nur den eigenen Schiffen die Innehaltung bestimmter Tarife und Geschäftsregeln vorschreiben, weil solche Beengung sie im internationalen Wettbewerb behindern und schädigen müßte.

Trotzdem ist ein Schutz gegen verderbliche Wirkungen der Konkurrenz notwendig. Diesen Schutz kann wie erwähnt der Staat durch seine Verordnungen und Gesetze nicht gewähren, weil er auf dem Meere und über die ausländischen Konkurrenten nichts zu bestimmen hat. Die Vereinheitlichung des Betriebs kann auf diesem Gebiete aber auch unmöglich durch Verstaatlichung herbeigeführt werden, obschon diese sich bei den Eisenbahnen so gut bewährt hat. Die Seeschiffahrt kennt keine Verstaatlichungswünsche und sieht keine Verstaatlichungsmöglichkeit. Denn die Schiffahrt ist so von jedem Hauche der wirtschaftlichen Konjunktur abhängig, muß von Stunde zu Stunde ihren ganzen Betriebsplan umwerfen und umgestalten können, muß sich den kleinsten Änderungen der Wirtschaftslage sofort anpassen, Preise ändern, Fahrpläne ändern, neue Linien aufnehmen, alte, schadenbringende rücksichtslos wieder einstellen, sie ist wie kein anderes Gewerbe zu bureaukratischer Leitung durch Beamte und nach festen Reglements ungeeignet. Man braucht sich beispielsweise nur einmal zu vergegenwärtigen, wie die Nachricht vom Ausbruch des Russisch-japanischen Kriegs auf einen Betrieb wie die Hamburg-Amerika-Linie wirken mußte, wie da Dutzende von Schiffen und viele tausend Tonnen von Gütern umdisponiert werden mußten, wie nach allen Häfen des Ostens die Depeschen flogen und nach den Dampfern, die auf hohem Meere in der Nähe des Kriegsschauplatzes in aller Harmlosigkeit den Kaperschiffen in die Arme zu laufen drohten, von den nächsten Häfen aus Schiffe ausgesandt wurden, um sie zu suchen und ihnen andere Orders zu bringen. Über Werte von vielen Millionen mußte da mit absoluter Sachkenntnis und Sicherheit disponiert

1) K. Thieß, Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt. Berlin 1903 (Mittler).

Digitized by Google

werden, in einer Frist, wo in einem Ministerium für staatliche Handelsschiffahrt noch kaum der erste Vortrag für den hohen Vorgesetzten vorbereitet und der dienstliche Bericht über den Kriegsausbruch vorschriftsmäßig kanzliert worden wäre.

Dem Staat fehlt aber abgesehen von der Schnelligkeit auch die Schmiegsamkeit zu diesen internationalen Geschäften. Mit ausländischen Schiffen, Beamten, Kaufleuten, Hafenbehörden usw. gibt es über See immerfort kleine Differenzen. Unser Welthandel hat es keineswegs nur mit wohlgeordneten, gut verwalteten, liebenswürdigen Staatswesen und Völkern zu tun. Der Kaufmann und sein Kapitän schickt sich in gegebene, unvollkommene Verhältnisse; er weiß schon, wo er mit Energie, wo er mit Resignation, wo er mit noch anderen, landesüblichen Mitteln durchkommt. Der Staat könnte immer nur offiziell vorgehen und stände alle paar Tage vor der Frage, ob er sich demütigen oder ob er Kriegsschiffe schicken und mit Krieg drohen sollte. Das würde schon in den friedlichsten Zeiten eintreten und bei öfterer Wiederholung zu unerträglichen Zuständen führen. Im Falle eines Seekriegs zwischen anderen Staaten würde eine staatliche Handelsschiffahrt vollends ein brennendes Licht am Pulverfaß sein. Also eine Verstaatlichung ist nicht möglich.

Andererseits aber kann sich auf See auch keine Kapitalübermacht entwickeln, gegen die man nach Staatshilfe rufen müßte, sondern auf dem Meere kann jeder konkurrieren, der Verständnis, Wagemut und etwas Kapital oder Kredit hat. Kein Großkapitalist hat da die besten Wege für sich allein belegt wie bei den Eisenbahnen. Die Meeresstraße liegt jedem frei. Wenn irgendwo in der Welt so gelten hier bei der Abwesenheit aller beengenden Schranken schulmäßig die Gesetze von *Angebot und Nachfrage*.

Wenn zu wenig Angebot an Schiffsraum vorhanden ist, so steigen die Frachten und die Passageraten. Aber beim heutigen Stand der Technik und des Nachrichtendienstes wird es dann immer nur eine Frage kurzer Zeit sein, so hat man zur Ausnutzung der günstigen Konjunktur das Schiffsmaterial so vermehrt, daß das Gleichgewicht wiederhergestellt oder gar in das Gegenteil verwandelt ist. Neue Schiffe lassen sich leicht beschaffen, einmal vorhandene aber natürlich nicht ebenso leicht aus dem Markte entfernen, Baudispositionen, die von langer Hand

Digitized by Google

vorzubereiten sind, nicht sofort wieder umwerfen, wenn die Beschäftigung nun umgekehrt knapp wird. Deshalb ist ein Überangebot weit schwerer zu beseitigen. Dies wird sich daher auch für längere Perioden behaupten, so wie es in ganz großem Umfang in den Jahren 1900 bis 1903 oder 1904 auf dem Frachtenmarkt aller Ozeane schwer gelastet hat.

Um die Ladungen konkurrieren nun alle Schiffe, um die Post und Passagiere mindestens alle Linien. Das bedeutet, die Frachtraten können sich auf die Dauer nicht wesentlich über die Selbstkosten der Masse der Beschäftigung suchenden wilden Dampfer erheben, die jeder für sich jede günstige Gelegenheit zu benutzen, jedes ihnen noch erträgliche Angebot von Ladung anzunehmen trachten und so die Raten auf einem ihnen noch eben annehmbaren Stand drücken, sobald ihnen die Beschäftigung knapp wird. Dagegen hat selbst die Verbandsbildung der Linien und die selbständige Tarifbestimmung der festen Linien, die ja formell natürlich besteht, tatsächlich ihre engen Grenzen, über die sie nicht hinausgehen kann. Denn sobald die Linien ihre Raten höher halten, als es der Lage des freien Marktes entspricht, wird sich der ganze Schwarm der Trampdampfer, d. i. der Dampfer der freien Fahrt, und der Segler, die ja zusammen auch heut noch ungefähr die Hälfte alles Transportraums der Welt ausmachen, auf die betreffenden Häfen stürzen, um an den höheren Raten Anteil zu gewinnen. Der Vorteil im Preise muß durch ihre Konkurrenz und ihre Unterbietungen bald wieder zerstört werden. Wir haben vor einigen Jahren erst wieder die Beobachtung gemacht, daß diese Konkurrenz der freien Dampfer bei ungünstiger Wirtschaftslage die Fracht jahrelang sogar unter den Selbstkosten halten kann. Die Raten für Getreide und andere Massenartikel waren so niedrig, daß die wilden Dampfer eigentlich viel besser aufgelegt worden wären, daß man ihnen auch von allen Seiten immer wieder diesen Rat gegeben hat. Aber von Monat zu Monat tauchten immer wieder Berichte auf, daß eine Zunahme der Transporte und eine Besserung des Marktes bevorstände. Daraufhin wurden die Dampfer immer wieder über den Ozean gesandt, um an der erwarteten Besserung teilzunehmen. Immer wieder drückte dann ihr massenhaftes Erscheinen jeden Ansatz zur Besserung tot, und sie boten sich schließlich, um nicht leer nach Hause zu kehren, immer wieder unter den Selbstkosten an.

Digitized by Google

Was die Linien durch geschlossenes Vorgehen in der Frachtfahrt erreichen können, das ist also nicht eine Befreiung von diesem allgemeinen Preisniveau des Weltmarktes, das der Markt selbsttätig bildet und auch ihnen aufzwingt, das ist höchstens die Aufrechterhaltung der kleinen Vorteile, die sie im Betriebe vor den freien Dampfern erlangen können. Die gewaltigen Riesendampfer der Linienreedereien arbeiten, vorausgesetzt daß sie immer voll beschäftigt werden können, etwas billiger als die kleinen. Die großen Schiffe haben auf die beförderte Wareneinheit geringere Transport- und Verwaltungsspesen. Auch das große Schiff braucht nur einen Kapitän; sein Kohlenverbrauch, seine Mannschaft ist pro Registerton geringer. Außerdem erzielen die Liniendampfer vermöge der Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit ihrer Fahrten, ihrer stärkeren Bauart und der günstigeren Versicherungsprämien ihrer Ladungen ein wenig bessere Preise für ihre Transporte. Eine feste Kundschaft und langdauernde Transportkontrakte sichern ihnen diesen Vorsprung. Diese kleinen Vorteile sind durch die Trampschiffahrt nur ausnahmsweise einmal in Krisenzeiten, wenn diese unter den eigenen Kosten arbeitet, gefährdet. Normalerweise kann nur die Konkurrenz unter den Linien selbst auch diese Vorteile wegnehmen und die Preise weiter werfen, dann freilich bis zur Vernichtung der Linien.

Denn die Kämpfe der Linien unter sich würden nicht an ihrer Existenzmöglichkeit eine bestimmte Schranke finden, weil die vernichtende Wirkung zunächst verborgen bleibt und sich erst spät geltend macht. Eine moderne Reederei braucht dauernd ganz enorme Abschreibungen und Erneuerungsbeträge, die den größten Teil ihres Gewinnes aufzehren. Bei der Hamburg-Amerika-Linie war es für 1905 so, daß von 36 Millionen Jahresgewinn 11 verteilt und 25 wieder in den Betrieb gesteckt wurden. Für 1906 waren es 10 und 22 Millionen. Ähnlich liegt das Verhältnis überall und muß es liegen. Werden nun unter der Einwirkung von Tarifkämpfen diese Abschreibungen einige Jahre vernachlässigt, so wird das zunächst vielleicht bilanzmäßig nicht ganz scharf zum Ausdruck kommen. Die Schätzung über die im einzelnen Falle notwendige Abschreibungs- und Rücklagequote kann sehr erheblich schwanken. Aber nach wenigen Jahren würden die Kämpfenden merken, daß sie uneinbringlichen Schaden davongetragen, den Wert der ganzen Flotten ruiniert und sich

Digitized by Google

selbst das Grab gegraben haben, daß sie dritten Wettbewerbern oder einer nunmehr neu mit frischem Material auftretenden Konkurrenz nicht mehr widerstehen können. Hat ein Ratenkrieg zwischen großen Linienreedereien nur einige Jahre hindurch die Bruttogewinne der Reedereien aufgefressen, dann hat er die Reedereien selbst aufgefressen. Nicht nur, daß ihr eigenes Schiffsmaterial ertraglos wird; — wenn sie die von ihnen angesetzten Kampfraten dem Frachtenmarkt aufzwingen wollen, müssen sie dafür auch alle Ladung befördern, die ihnen zuströmt. Das wird sehr viel sein, so daß sie noch fremde Schiffe chartern und auch diese, die ihnen direkte hohe Ausgaben verursachen, mit Verlust betreiben müssen.

Es kann also niemals eine unbeschränkte Konkurrenz zwischen den Linienreedereien als dauernd und normal angesehen werden. Um sie zu vermeiden, bedarf es aber fest formulierter Abreden. Sonst treibt die Konkurrenz durch ihre vielfachen Berührungs- und Reibungsflächen die Reedereien mit gleichem Arbeitsfeld, die alle fortwährend nach Ausdehnung und Festsetzung auf neuen Gebieten suchen, immer wieder, auch gegen ihren Willen, in den Kampf hinein. Solche Reibungen und Kämpfe werden aber um so verderblicher und gefährlicher, je größere und wichtigere Unternehmungen mit speziellen Qualitätsleistungen sich gebildet haben. Ist die Schiffahrt in kleine Betriebe zersplittert, geht der Reeder einer ganz kleinen Linie oder der Reeder eines Trampdampfers zugrunde, so ist das für ihn bedauerlich, für die Öffentlichkeit macht es vielleicht nichts aus, denn es findet sich dann schon ein anderer, der die Schiffe übernimmt und weiterführt. Bricht aber eine große feste Linie mit ihrer ganzen sorgfältigen Dienstorganisation, ihren jahrelangen Erfahrungen, ihrer Kapitalmacht, ihren tausendfältigen Beziehungen und ihrem nationalen Prestige zusammen, so leidet die ganze Nation und ihre Volkswirtschaft einen kaum einzuholenden Verlust. Schwerlich kann sofort eine Neugründung die fallende Großreederei nur einigermaßen ersetzen, wahrscheinlicher schon wird ein bereits organisierter, eventuell ausländischer Wettbewerb in die Lücke treten müssen; notdürftig! Denn wo würde eine Organisation zu bilden sein, die z. B. die Hamburg-Amerika-Linie, das Ergebnis sechzigjähriger langsamer, zäher und konsequenter Entwickelung und Erfahrung ganz ersetzen könnte? Da unter allen Nationen die deutsche Reederei am

Digitized by Google

stärksten konzentriert ist, droht ihr eine ungezügelte Konkurrenz die schwersten Nachteile an. Deshalb war es natürlich, daß sie in der Verbandsbildung der Reedereien die Führung ergriff und darin am weitesten voranging.

Zur Passageschiffahrt gehört ein etwas größerer Apparat. Die „wilde Fahrt" kann jedenfalls hierin schon seit Jahrzehnten keine Seide mehr spinnen und hat den Wettbewerb aufgegeben; aber auch nicht aus technischer Notwendigkeit, sondern aus wirtschaftlichen Gründen, weil bei den tatsächlich immer innegehaltenen mäßigen Beförderungspreisen keine Gewinnmöglichkeit mehr für einen einzeln laufenden freien Dampfer zu erzielen war. Der Wettbewerb der Linienschiffahrt unter sich, hier insbesondere zwischen den einzelnen Nationen, hat schon genügt, um die Raten auf normaler Höhe festzuhalten, und hat gedroht, sie darunter zu drücken. Auch hier hat deshalb der Selbsterhaltungstrieb zu Verabredungen und Hintanhaltung der Konkurrenz geführt. Auch hier würde ein dauernder Wettbewerbskampf schlechthin vernichtend sein. Ich erinnere daran, wie 1904 schon ein Kampf von einigen Monaten mit der verhältnismäßig kleinen englischen Cunard-Linie ein so gut fundiertes und vielseitiges Unternehmen wie den Norddeutschen Lloyd fast ganz um seine Jahresdividende gebracht hat. Dauernde Kämpfe solcher Art könnte auch der stärkste Betrieb nicht ertragen. Wir haben zwar in den letzten Jahren und Jahrfünften immer wieder solche Ratenkämpfe gehabt. Das waren aber immer nur ganz kurz dauernde Kraftproben, um zu sehen, ob die Stärkeverhältnisse, die den dauernden Abmachungen zugrunde lagen, noch beständen oder ob sie sich verschoben hätten und diese Verschiebung eine Revision der Verträge erforderlich mache. Immer sind sie unter dem Gesichtspunkt unternommen worden, daß man den Gegner zu neuen, vorteilhafteren Verträgen zwingen will, keineswegs um aus der Konkurrenz einen dauernden Zustand zu machen oder um den Streit bis zur Vernichtung des Gegners fortzusetzen. Es sind tatsächlich Kriege, die nach einem Friedensschluß drängen. Kein Mensch sieht den Zustand der freien Konkurrenz, des Kampfes aller gegen alle zwischen den Dampferlinien noch als etwas Normales an. Sondern das Normale ist der durch allseitige Verträge geregelte und in feste Bahnen gelenkte Wettbewerb mit eingeschränkten und minder gefährlichen Mitteln.

Digitized by Google

Für das Publikum ist auch in der Passagefahrt die Aufhebung des freien Wettbewerbs gefahrlos. Die Seereisenden, überhaupt die Allgemeininteressen haben auch hier einen sicheren Schutz in der steten Möglichkeit neuen Wettbewerbs, wenn die Abmachungen die normalen Preise überschreiten und die Schranken der natürlichen Preisbildung außer Acht lassen sollten. Wohl ist, wie gesagt, die Überlegenheit der festen Linien in der Personenschiffahrt etwas größer. Ihr Prestige, ihr vorzügliches Schiffsmaterial, ihr guter Borddienst spricht da stark mit. Aber unersetzlich ist das schließlich alles nicht, und große Preisdifferenzen macht es nicht wett. Wenn heut etwa alle Linienreedereien sich kontraktlich und unlöslich verpflichten würden, auf zwei Jahre hinaus alle Passagepreise zu verdoppeln, dann würde auf der Stelle eine äußerst zahlreiche und leistungsfähige Konkurrenz aufschießen. In einigen Wochen wären geeignete Schiffe für die Passagierbeförderung hergerichtet, größere Organisationen durch Schiffsmakler und Reedereiunternehmer zusammengebracht. Das Chartern von Schiffen, die Annahme von Passagieren und die Bestellung geeigneter Makler und Agenten, das alles würde keine Schwierigkeiten machen, wenn hohe Preise zu Neubildungen anreizten. Wie die Eigentümlichkeit der Meeresstraßen, so ist auch die ganze Geschäftstechnik des Schiffahrtsbetriebes für die Aufnahme einer neuen Konkurrenz so günstig, wie nirgends sonst in der Welt. Auch tüchtige Kapitäne und Seeleute würden zweifellos in solchem Falle ohne Schwierigkeiten zu gewinnen sein. Tatsächlich haben ja auch die Verbände der Linienreedereien niemals verhindern können, daß von einigen neuen Reedereien günstige Gelegenheiten zum Eindringen benutzt wurden. Sind solche Unternehmungen unbedeutend, so läßt man sie laufen, bis sie von selbst wieder absterben. Werden sie lästig und gefährlich, so wird der Kampf gegen sie eröffnet. Erweisen sie sich dabei als lebensfähig und dem Gesamtinteresse nützlich, so nimmt man sie alsbald in das Verbandssystem auf und führt diesem damit immer wieder neues, frisches Blut zu.

Es können also die Schiffahrtsverbände niemals zu Preistreibereien mißbraucht werden. Sie können nur dazu dienen, einen normalen Stand der Gewinne zu sichern, wie er durch gute Schiffe und gute Organisation, durch Beliebtheit des ganzen Unternehmens und seiner Angestellten in langer und tüchtiger Arbeit Schritt für Schritt errungen worden ist.

Digitized by Google

Für die Ordnung in der Seeschiffahrt ist also die freie Vereinigung und Verbandsbildung der Unternehmer einerseits unentbehrlich, andererseits volkswirtschaftlich unbedenklich. Das mußte man in Deutschland am schärfsten erkennen, wo keine Schutzpolitik und keine großen Kolonien ein natürliches Verkehrsmonopol schufen, wo vielmehr die ganze Schiffahrt in der schärfsten Zugluft des internationalen Wettbewerbs stand, wo ferner die größten Unternehmungen auf dem Spiel standen. So ist Deutschland in dieser höchsten organisatorischen Leistung der Schiffahrt führend in der Welt geworden.

XI.

Die nationalen und internationalen Schiffahrtsverbände unter deutscher Führung.

Wir müssen uns nun die wichtigsten Formen dieser Verbandsbildung ansehen. Die Vereinbarungen sind aus ganz kleinen Anfängen allmählich herangewachsen. Es ist deshalb schwer, ihren Anfang und ihre Fortschritte zeitlich ganz genau abzugrenzen. Wenn wir aber für diese ganze sieghafte Periode der Organisation und Verbandsbildung in der deutschen Schiffahrt und in der Weltschiffahrt durchaus ein bestimmtes Anfangsdatum haben wollen, für die Periode also, in der Schiffahrtsverbände nicht nur vorkommen, sondern vorherrschen, dann ist als solches Datum ohne große Fehler der 1. Mai 1886 anzunehmen, der Tag, an dem der jetzige Generaldirektor Albert Ballin in die Hamburg-Amerika-Linie eingetreten ist. Ballin ist seither der konsequenteste Vertreter der Verbände gewesen, hat ihnen überall Geltung zu schaffen gewußt und hat ihre Formen mit Umsicht und Sachkenntnis ausgebildet. Formell stehen ja in diesen Verbänden alle Teile gleichberechtigt und gleich selbständig da. Trotzdem geschieht keiner Gesellschaft und keinem Manne Unrecht, wenn man Ballin als das geistige Haupt der großen Verbände bezeichnet. Mit dieser Konstatierung tritt man auch den führenden Männern des Lloyd nicht zu nahe. Dessen bedeutendste Leiter: H. H. Meier, Lohmann und Wiegand haben aus ihm ein glänzendes und der Hamburg-Amerika-Linie ebenbürtiges Unternehmen unter sehr viel schwierigeren Verhältnissen großgezogen. Ihre persönliche Aufgabe

Digitized by Google

war die schwerere. Ich erinnere dafür an das, was ich über die natürlichen Vorbedingungen der Häfen Hamburg und Bremen ausgeführt habe.[1]) Aber eben die künstlich aufgebaute Macht und Monopolstellung des Lloyd in Bremen und für die speziell bremischen Transportartikel, auch sein hoher Ruf und sein Vorsprung in der Personenschiffahrt machten ihn von der internationalen Konjunktur und Konkurrenz um einen Grad unabhängiger als die Hamburger, denen häufiger neuer Wettbewerb in ihren verkehrsreichen Hafen selbst einzudringen versuchte. Deshalb erscheint der Lloyd den Verbandsbestrebungen gegenüber etwas reservierter, und die Initiative auf diesem Gebiete fällt in erster Linie der Hamburg-Amerika-Linie zu, die in dem stark pulsierenden Leben ihres Hafens und der Hamburger Geschäftswelt und in der Persönlichkeit ihres Leiters auf diesem Gebiete stärkeren Antrieb hatte.

Die größte Bedeutung hat die Verbandsbildung in der nordatlantischen Fahrt, auf der größten und wichtigsten Schiffahrtsstraße der Welt zwischen Nordwesteuropa und Neuyork. Hier haben wir schon sehr früh die ersten Vorläufer der jetzigen Verbände. Sobald der ersten Hamburger Dampfergesellschaft 1857 die erste große Bremer an die Seite trat, fing man an, über Preisabreden und gemeinsame Fahrpläne zu verhandeln. Der Lloyd schlug eine gemeinsame Wochenlinie mit wechselnden Abfahrten von Hamburg und Bremen vor. Die Hamburg-Amerika-Linie wollte aber ihre schon eingeführten Abfahrtstage am 1. und 15. jedes Monats sich erhalten und verlangte, daß der Lloyd sich dazwischen einordne. Dann schlug der Lloyd eine Einigung über gemeinsame Preise vor. Aber das schon eingearbeitete Hamburger Unternehmen wollte sich durch den neuen Wettbewerber in seiner Bewegungsfreiheit nicht beengen lassen. So scheiterte damals dies Abkommen. Mit dem Ausdruck des Bedauerns wurden die Verhandlungen von beiden Seiten aufgegeben. Immerhin hatte beim damaligen unentwickelten Stand des Verkehrs jeder der beiden Häfen noch so sehr sein Arbeitsgebiet für sich, daß keine großen Reibungen entstanden. Beide Verwaltungen waren auch verständig genug, einander nicht zu unterbieten. Schon zu Anfang der sechziger Jahre haben dann beide Gesellschaften, um die amerikanische

1) S. 28—29 (Hamburg) und 32—33 (Bremen).

Digitized by Google

Postbeförderung zu übernehmen, doch die erste deutsche Wochenlinie nach Neuyork zusammen organisiert und gemeinsame Fahrpläne aufgestellt. Im Jahre 1875 wurde der Abschuß der schweren Kämpfe mit der Adlerlinie[1]) dadurch möglich, daß gleichzeitig mit dem Aufkauf dieser Linie ein Vertrag zwischen Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie in Kraft trat, der die Kampfpreise beseitigte und normale Betriebsverhältnisse zurückführte.

In den achtziger Jahren wurde die Hamburg-Amerika-Linien durch die Konkurrenz der Union-Linie der Firmen Sloman und Carr[2]) und zugleich durch englischen und kontinentalen Wettbewerb so schwer bedrängt, daß die Raten auf unerhört niedrige Sätze geworfen wurden, bei denen keine Gesellschaft dauernd bestehen konnte. In dieser Not führte die Gesellschaft 1885 die ersten Konferenzen aller kontinentalen Auswandererlinien in Hamburg und Köln und die ersten Verabredungen herbei. In Hamburg übernahm sie 1886 einen Teil der Union-Linie, die Carrdampfer, damit zugleich trat der junge Passagevertreter der Carr-Linie, dessen Maßregeln der Hamburg-Amerika-Linie das Leben am meisten schwer gemacht hatten, Albert Ballin in die Leitung der Hamburg-Amerika-Linie ein. Mit der Reederei Sloman wurde eine Betriebsgemeinschaft für die atlantische Fahrt hergestellt, die sich bis zum Jahre 1906 fortgesetzt hat, die auch von der Nachfolgerin der Slomanreederei, der Aktiengesellschaft Union, übernommen wurde, bis die Hamburg-Amerika-Linie schließlich mit dem Jahre 1907 die ganze Linie und ihre Schiffe durch Kauf in die eigene Organisation hineingenommen hat.

Zwischen den kontinentalen Linien wurden die Abreden und die Kölner Konferenzen nun regelmäßig fortgesetzt und zunächst Minimalpreise für die Auswandererbeförderung, die allerseits innezuhalten waren, vereinbart. Ihre endgültige Gestaltung fanden diese Abreden 1892 durch die Gründung des Nordatlantischen Dampferlinienverbandes, dem der Norddeutsche Lloyd in Bremen, die Hamburg-Amerika-Linie und die Sloman-Union-Linie in Hamburg, die Holland-Amerika-Linie in Rotterdam und die Red-Star-Linie in Antwerpen beitraten. Diese Gesellschaften, die den größten Teil der nordeuropäischen Auswanderung vom Kontinent aus auf sich vereinigten, machten dem gegenseitigen Wettbewerb durch Preisdruck und gegenseitige Bekämpfung dauernd ein Ende und verteilten den ausgehenden

1) S. 48—49. — 2) S. 49.

Digitized by Google

Verkehr nach Nordamerika nach festen Anteilen. Je nach der bisherigen Verkehrsentwickelung wurde jedem Beteiligten ein bestimmter Prozentsatz an der Auswanderung als Normalanteil zugewiesen. Tatsächlich wird dieser Prozentsatz dadurch ungefähr behauptet, daß die Reederei, die größeren Zustrom hat, als ihr nach der Abrede zukommt, die Preise etwas hinaufsetzt, die andere, der es an Passagieren fehlt, um ihre Rate zu erreichen, die Erlaubnis erhält, mit dem Preise eine Kleinigkeit herabzugehen, um ihre Anziehungskraft zu verstärken. Außerdem aber werden die Anteile auch rechnungsmäßig durch eine gemeinsame Abrechnung den Beteiligten sichergestellt, unabhängig von der tatsächlichen Auswanderungsbewegung. Die Fahrgelder, so weit sie die speziellen Selbstkosten für Verpflegung und Bedienung des einzelnen beförderten Passagiers übersteigen, fließen größtenteils in eine gemeinsame Kasse, in den „Pool", der dieser ganzen Art von Abmachungen, den Gewinnverteilungskartellen der Schiffahrt, den Namen gegeben hat. Dieser „Pool" wird am Jahresschluß nicht nach der wirklichen Beförderung, sondern nach den vertragsmäßig verabredeten Verhältnissen verteilt.

Dies Poolverhältnis läßt den einzelnen noch gerade genug Sondereinnahmen von jedem selbstbeförderten Auswanderer, daß sie ein Interesse daran haben, ihre Schiffe zu füllen, durch gute Behandlung und Verpflegung, regelmäßige, häufige Fahrten, beliebte Schiffe und exakten Agenturdienst die Auswanderer den eigenen Schiffen zuzulenken, also durch die besten Leistungen zu konkurrieren. Das schreibt auch schon die Rücksicht auf die außerhalb des Verbandes noch vorhandene oder mögliche Konkurrenz vor. Das läßt die Abmachung auch von Standpunkt der Beförderten aus unbedenklich erscheinen. Aber da der Hauptteil der Gewinne doch in den Pool geht und nach festem Verhältnis verteilt wird, lohnt es nicht mehr, die befreundeten Linien durch neue, forcierte Konkurrenzfahrten und Linien zu bedrängen — deren Generalspesen würden nicht einkommen — oder mit enormen Kosten eine wilde Propaganda für die eigenen Schiffe und gegen die der befreundeten Gesellschaften zu machen.

Dieser gemeinsame Betrieb wird durch regelmäßige Konferenzen verwaltet und in Gang gehalten. Dort werden die Preise festgestellt und ihre Verschiebungen verabredet, dort wird auch gelegentlich nach tatsächlichen Wanderungsverschiebungen und Machtverschiebungen zwischen den Beteiligten der ihnen

Digitized by Google

zukommende Anteil geändert. Ein Poolsekretär besorgt die laufenden Geschäfte, die Abrechnungen und die Statistik, auf der die Abrechnung beruht, auch die Kontrolle verschiedener Nebenabmachungen. Die Konferenz erfordert Stimmeneinheit für alle Beschlüsse, mit alleiniger Ausnahme des Notfalls, wo es sich um gemeinsame Abwehr eines neuen Wettbewerbs handelt, der den Verbündeten oder einem von ihnen von außen her kommt. Die Konferenzen werden aber kaum jemals auseinandergehen, ohne die notwendige Einstimmigkeit für ihre Beschlüsse erzielt zu haben. So sehr gehen dabei die tatsächlichen Interessen aller Beteiligten parallel.

Diese Organisation wurde ausgebaut und verstärkt durch einen Rückversicherungsvertrag mit den englischen Gesellschaften vom Jahre 1895, laut dessen die Festländer auf die Anwerbung skandinavischer und englischer Auswanderer, die Engländer auf das osteuropäische Auswandergeschäft Verzicht leisteten und beide Teile die Preise in gegenseitiger Übereinstimmung festsetzten, um indirekte Transporte unlohnend zu machen. Das war also ein loseres Gebiets- und Preiskartell dem Gewinnverteilungskartell auf dem Festlande gegenüber.

Im Jahre 1894 wurde für die gleichen kontinentalen Linien außer für den Auswanderer- auch für den von Kontinental-Europa ausgehenden Frachtverkehr ein gleiches Poolverhältnis erreicht. Aber hier setzt die Konferenz gemeinsam die jedem zukommenden Raten auf Grund der historischen Verkehrsbeteiligung fest und sorgt durch einen Pool, eine gemeinsame Kasse also, für die gleichmäßige Verteilung der Gewinne nach den festen Anteilen. Dagegen erschien gleichzeitig für die wichtigere Frachtfahrt von Amerika nach Europa ein Poolververhältnis aussichtslos, weil für die Massenartikel dieser Fahrtrichtung die Konkurrenz der frei verkehrenden „wilden Dampfer" so beträchtlich ist, daß sie alle von der augenblicklichen, stets wechselnden Marktlage abweichenden Abreden über den Haufen werfen müßte. Für diese Hauptrichtung des Güterverkehrs war höchstens von Fall zu Fall in Zeiten der stärksten Depression zu erreichen, daß die Linien erklärten: unter dem und dem Preise fahren wir Mais oder Weizen oder andere Güter keinesfalls, weil dieser Preis unsere Selbstkosten nicht mehr deckt, da überlassen wir lieber einstweilen der freien Fahrt das Feld und warten bessere Raten ab.

Digitized by Google

Für die ausgehende Fracht lagen die Verhältnisse anders, ursprünglich noch ungünstiger. Denn im Verkehr mit Nordamerika erhält Europa viel größere Gütermengen, als es hinaussendet. Schon in der Bilanz der ausgetauschten Handelswerte ist es ja seit langem offensichtlich, daß Nordamerika erheblich größere Warenwerte nach Europa schickt, als es von dort abnimmt. In den Mengen ist das Mißverhältnis noch augenfälliger, weil von Amerika hauptsächlich voluminöse Nahrungsmittel und Rohstoffe kommen, nach der anderen Richtung großenteils hochwertige Fabrikate von geringem Raumgehalt gehen. Die Schiffahrt muß natürlich für die Rundreisen eine so große Tonnage stellen, daß sie für den größeren, einkommenden Verkehr ausreicht. Die natürliche Folge ist, daß die gleiche Tonnage, die für die Transporte von Amerika gerade ausreicht, für den Verkehr nach Nordamerika normalerweise viel zu groß ist. Man hat ausgerechnet, daß auf die Maßton aller verkehrenden Schiffe einkommend normalerweise 1300 bis 1400, ausgehend nur 700 bis 900 kg befördert werden. Außerdem gehen eine Anzahl von Schiffen in Ballast aus, während die von Übersee einkommenden mit verschwindenden Ausnahmen alle beladen sind.

Der freie Wettbewerb bedingt daher für die ausgehenden Frachten eigentlich ständig Verlustpreise und hat sie auch so sehr herbeigeführt, daß die freien Dampfer um diese Transporte nur noch ausnahmsweise konkurrieren, weil dabei nichts für sie herausschaut. Es handelt sich da meistens nicht um große, massenhafte Stapelgüter, die sie bequem laden und langsam befördern können. Bei Stückgut und mühsam zusammenzubringenden, sorgfältig zu verstauenden wertvollen Gütern kommen sie nicht auf ihre Kosten.

Aber auch die Linien für sich allein hatten in der Zeit zu Anfang der neunziger Jahre meistens schon allein mehr Raum, als ausgehend überhaupt gebraucht wurde. Schon ihre Konkurrenz untereinander mußte daher die Raten verlustbringend machen. Es lag also nahe, daß sie in diesen ausgehenden Transporten, wo sie ähnlich wie in der Personenbeförderung, mäßige Preisstellung vorausgesetzt, daß Feld für sich hatten, wenigstens die recht bescheidenen Gewinne, die hier überhaupt zu machen waren, sich durch Vertragsbildung sicherten. Das ist geschehen. Die Wirkung war wohltätig. Sie blieb freilich in engen Grenzen. Denn sobald die Preise einen sehr mäßigen

Digitized by Google

Stand übersteigen würden, würde sofort die freie Fahrt oder eine Linienbildung ad hoc eine Teilnahme an diesen Transporten wieder vorteilhaft finden und die Abmachungen durch ihr Dazwischentreten sprengen. So wie die Preise jetzt liegen, ist dagegen auf dieser Fahrt den Linien so sehr das Feld überlassen worden, daß sie in vielen Perioden, wo Deutschlands überseeische Ausfuhr zu außergewöhnlicher Höhe anschwillt, jetzt Schwierigkeiten haben, alle Waren im europäischen Ausgangshafen prompt zu verschiffen. In ihrem Betriebe, nicht in dem Gesamtverkehr, ist also tatsächlich jetzt manchmal ein Ausgleich zwischen ausgehender und einkommender Frachtmenge eingetreten. Freilich ist das ohne besonderen Eindruck auf die Preisbildung geblieben. Wenn man in einen Geschäftsbericht des Lloyd oder der Hamburg-Amerika-Linie aus dem letzten Jahrzehnt hineinsieht, findet man fast immer die lakonische, etwas wehmütige Wendung: in der ausgehenden Fracht sei leidliche Beschäftigung gewesen, aber bei den immer mäßigen Raten dieser Fahrtrichtung hätte das auf das Geschäftsergebnis wenig Wirkung geübt. Immerhin waren in den Jahren der nordamerikanischen Mißernten nach 1900 und der vollständigen Deroute für die einkommenden Frachten die bescheidenen Gewinne, die das Poolabkommen der kontinentalen Redereien für das ausgehende Geschäft sicherten, ihnen eine schätzenswerte Hilfe, um über die schweren Jahre hinwegzukommen. Dem Handel sind diese mäßigen und stetigen Preise, die mit Sicherheit vorweg kalkuliert werden können, in den meisten Fällen mehr wert als die Möglichkeit, bei starken Preisschwankungen gelegentlich durch günstige Spekulation noch billiger anzukommen, dafür aber ein anderes Mal durch Preistreiberei oder Mangel an Verschiffungsgelegenheit Schaden zu leiden.

Auch für die Kajütsbeförderung ist 1896 ein Abkommen erzielt worden. Das ist freilich loser geblieben und nie zu einem „Pool" geworden; es ist immer nur eine Preisabrede, ein „Agreement", also ein Kartell niederer Ordnung geblieben. Dem Kajütsabkommen traten von vornherein außer den Mitgliedern des Nordatlantischen Dampferlinienverbandes auch die französische Compagnie Générale und die American Line bei. Eine Preisabrede für das Kajütsgeschäft der Schiffe ist außerordentlich schwierig und kompliziert, weil jedes Schiff und jede Kabine nach besonderen Eigentümlichkeiten besonders

Digitized by Google

zu bepreisen ist. Deshalb mußten die einzelnen Schiffe der einzelnen Gesellschaften gegeneinander abgewogen, je nach Schnelligkeit, Einrichtungen, Alter und Beliebtheit in Klassen geteilt und ihnen je nachdem ein Preisaufschlag oder ein Preisabschlag zu den Grundpreisen zudiktiert werden. Auch die einzelnen Räumlichkeiten waren vergleichend zu werten. Ähnlich muß schon die einzelne Reederei verfahren, wenn sie verschiedenartige Schiffe hat und durch die Preisunterschiede den verschiedenen Andrang und die verschiedene Zugkraft auszugleichen genötigt ist, so daß schließlich eine gleichmäßige Inanspruchnahme der Schiffe erzielt wird. Die Grundpreise wurden so festgesetzt, daß zwischen den Preisen der ersten und der zweiten Kajüte und denen von Kajüte und Zwischendeck ein ordnungsmäßiger, normaler Abstand gesichert und eine unfaire Konkurrenz durch irreführende Klasseneinteilung abgeschnitten wurde. Dies Abkommen läßt also jeder Reederei die Handhaben einer fairen Konkurrenz durch die Güte, Größe, Schnelligkeit und Ausstattung der Dampfer, durch die sorgfältig durchgebildete Bordorganisation, die Ausbildung des Personals, die Rührigkeit des Landdienstes und der Propaganda, das Ansehen und die Beliebtheit des einzelnen Unternehmens und die Zugkraft seines Hafens. Einzig und allein das eine verderbliche Mittel unwirtschaftlicher vorübergehender Preisunterbietung und unübersichtlicher Preistreibereien in einzelnen Fällen ist aus der Konkurrenz der verbündeten Linien ausgeschaltet worden. Für die deutschen Reedereien war im Kajütsverkehr dieser Modus zweifellos der vorteilhafteste. Sie haben jederzeit die größten Aufwendungen für die Vervollkommnung ihres Schiffsmaterials gemacht, sie haben die größten, bekanntesten und leistungsfähigsten Betriebe und stehen in der Gunst des internationalen Reisepublikums an erster Stelle, sind außer in ihren Heimathäfen auch in England, Frankreich und Amerika regelmäßig in der Lage, ihre atlantischen Dampfer zu füllen. Sie konnten also hier nicht wohl auf die Festlegung ihres Anteils am Verkehr eingehen. Sie haben diesen Anteil denn ja auch ständig erweitert, absolut und relativ, sowohl durch das Einspringen in die Lücken der englischen Fahrten während des Burenkriegs wie später durch die Einstellung ihrer großen Schnelldampfer der Kaiserklasse und ihrer Dampfer der Moltke- und der Amerikaklasse, überhaupt durch ständige Bemühungen jeder Art.

Digitized by Google

Zu Anfang der neunziger Jahre haben neben diesen internationalen Abmachungen noch engere Verabredungen zwischen Hamburg-Amerika-Linie und Lloyd bestanden, und dadurch sind diese umfassenderen Verbände zum Teil vorbereitet und als möglich erwiesen worden. Namentlich hat zeitweise für die Winterlinie zwischen Genua und Neuyork eine völlige Betriebsgemeinschaft der deutschen Gesellschaften und ein gemeinsamer Fahrplan bestanden. Auch das Abkommen über das nordatlantische Fracht- und das Kajütsgeschäft ist schon ein Jahr früher zuerst zwischen den deutschen Gesellschaften vereinbart worden. Die dabei gefundenen Formen haben den größeren Abmachungen als Richtschnur gedient. Schon im Jahre 1896 spricht der Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie auf Grund der bisherigen Erfahrungen ganz allgemein die Überzeugung aus, „daß nur durch die Herbeiführung von möglichst umfassenden Betriebsgemeinschaften die großen Reedereien ihre Geschäfte erfolgreich zu führen vermögen".

Diese ganze umfassende Leistung der deutschen Handelsdiplomatie wurde in aller Stille erreicht. Die Öffentlichkeit wußte kaum etwas davon. Jedenfalls hat sich die öffentliche Meinung und die Politik gar nicht damit befaßt. Das wurde ganz plötzlich anders, als die Bildung des Morganschen Schiffahrtstrustes erfolgte, als dadurch den deutschen Reedern eine Fortführung und Erweiterung der Verbandsbestrebungen, die bisher hauptsächlich auf ihren Schultern gelegen hatten, erleichtert und entgegengetragen wurde. Der Vorgang dieser Trustbildung ist auch für die deutsche Schiffahrt so wichtig geworden, daß ich ihn hier kurz schildern muß. Die Neubildung fällt in die Jahre 1901 und 1902. Im englisch-amerikanischen Schiffahrtsverkehr war im Gegensatz zu der Verbindung Deutschland-Amerika, die in straffer Geschlossenheit von den beiden deutschen Großreedereien gleichmäßig bedient wurde, eine Vielheit unabhängiger Reedereien tätig, die den Verkehr ungleichartig versorgten und über ihre Gebiete keine festen Abkommen und Einteilungen getroffen hatten. Der Handel klagte, daß der eine Hafen mit Schiffen und Linien überfüllt würde; in einem benachbarten sei zeitweise überhaupt keine Verladungsgelegenheit zu erhalten. Die Engländer hatten sich dem deutschen Beispiel der umfassenden Verbandsbildung nicht angeschlossen und auch mancherlei Anregungen von Hamburg aus, eine festere inter-

Digitized by Google

nationale Verbandsbildung zu schaffen, abgelehnt. Ihnen widerstrebte bei solchen Plänen das Vorwiegen des deutschen Einflusses und der deutschen Organisationsideen.

Die Amerikaner dagegen beobachteten sehr aufmerksam die Erfolge der kontinentalen Verbandsbildung und der deutschen Betriebskonzentration und bestrebten sich, diese nachzubilden. Sie legten um die Wende des Jahrhunderts zunächst ihre früher zersplitterten Eisenbahninteressen trustartig in einige große Systeme zusammen, die auch untereinander wieder Fühlung nahmen. Nun empfanden sie um so unangenehmer die Zersplitterung des englisch-amerikanischen Überseeverkehrs im Gegensatz zu dem deutsch-amerikanischen. Sie versuchten nun, auch möglichst die ganze Masse der wichtigen Linien zwischen England und Amerika einheitlich zu organisieren.[1]) Die Führung übernahm der Bankier Morgan, der auch bei der Zusammenlegung der Eisenbahninteressen und anderen Trustbildungen eine wichtige Rolle gespielt hatte. Für den Verband wurden zunächst die amerikanischen Linien gewonnen, die American Line, die einzige unter amerikanischer Flagge fahrende transatlantische Linie, die Red Star Line, die nominell belgisch ist, aber mit der American Line die gleichen Besitzer hatte, und die Atlantic Transport Line, die die englische Flagge führte, aber amerikanischen Eisenbahninteressenten gehörte. Dann kaufte man die Aktienmehrheit der größten englischen transatlantischen Frachtlinie, der Leyland Line, und traf ein Fusionsabkommen mit der Verwaltung der größten englischen Passagelinie, der White Star Line, und der gleichfalls bedeutenden Dominion Line. Die Aktionäre dieser großen englischen Linien erklärten sich bereit, zu anscheinend sehr günstigen Bedingungen ihre Aktien herzugeben und dafür Anteilscheine der neu zu bildenden amerikanischen Gesamtgesellschaft anzunehmen. Die White Star-Aktionäre bekamen für eine alte nominell das zehnfache an neuen Aktien. Verhandelt wurde auch mit dem Stolz Englands, der Cunard Line, die einen damals noch verhältnismäßig kleinen, aber hochwertigen und altangesehenen Dienst hatte. Hier konnten sich die Veranstalter indessen nicht zu einem genügend hohen Angebot entschließen. Die englische Regierung versprach der Gesellschaft für das Fern-

1) „Die amerikanische Handelsmarine und der Morgan-Trust." Nauticus-Jahrbuch 1903 (Berlin, Mittler).

Digitized by Google

bleiben dagegen große Schnelldampfersubsidien und Vorteile und hielt sie dadurch dieser internationalen, in England sehr ungern gesehenen Trustbildung fern.

Es blieb also bei den sechs Linien, die nun in der International Mercantile Marine Company vereinigt wurden, einer Reederei mit von vornherein 1 034 000 Tons, mit wertvollen Schiffen und leistungsfähigen Verbindungen, die freilich nach der ständigen Technik amerikanischer Trustbildungen ungemein stark überkapitalisiert war. Die 50 Millionen Dollars common shares, Stammaktien, waren eigentlich nur Anweisungen auf künftig erwartetete Werterhöhungen. Auch die 50 Millionen Vorzugsaktien und selbst die 60 Millionen Obligationen stellten sich recht ungünstig im Kurse ein. Aber das ging eigentlich nur die Aktionäre an, die ihre Hoffnungen zunächst wenig erfüllt sahen; auch die Gründer, denen der niedrige Kursstand ihre enormen, aber fast nur in Trustwerten ausgezahlten Gründungsgewinne großenteils wieder abnahm. Jedenfalls verfügte die neue Gesellschaft über eine große Zahl außerordentlich leistungsfähiger Verbindungen und wertvoller Schiffe.

Die Gesellschaft erhielt einen internationalen Charakter. Nach wie vor fahren ihre Dampfer größtenteils unter englischer, sonst unter belgischer und amerikanischer Flagge. An der Direktion sind Engländer und Amerikaner beteiligt, die letzteren freilich in überwiegender Zahl und in den wichtigsten Stellungen. Auch der Sitz der Gesellschaft ist in Amerika und die Technik ihrer Geschäftsformen von den amerikanischen Trustgesellschaften abgenommen. Doch ist auf den ersten amerikanischen Vorsitzenden der Direktion Griscom bald ein Engländer gefolgt, der erfahrene Leiter der White Star Line Ismay. Diese Linie hat ihre englischen Post- und Hilfskreuzer-Kontrakte ruhig beibehalten und erneuert.

Jedenfalls ist die neue Reederei weitaus der stärkste und leistungsfähigste Faktor der englisch-amerikanischen Schiffahrt geworden. Freilich eine Monopolstellung hat sie nicht erreicht, konnte sie auch nicht erwarten. Ich habe schon darauf hingewiesen,[1]) daß es auf dem freien Weltmeere keine Monopole geben kann. Selbst wenn sie alle bestehende Konkurrenz aufgekauft hätte, hätte sie es in keiner Weise verhindern können,

1) S. 68.

Digitized by Google

daß im nächsten Augenblick doch schon wieder andere, neue auftrat. Nach strengem Sprachgebrauch dürften wir also hier gar nicht, wie das allgemein üblich geworden ist, von einem Trust, sondern nur von einer Fusion reden. Vorgeschwebt haben ihren Organisatoren die in Deutschland erzielten Vorteile des konzentrierten Großbetriebs mit verschiedenen Linien unter einheitlicher Verwaltung, mit einem Ausgleich der Chancen und des Beschäftigungsgrades. Sie haben sich denn auch zunächst nach deutschem Muster eigene Bureaus in den Hauptplätzen, eine zentralisierte Verwaltung, Selbstversicherung, eine Vereinheitlichung der Fahrpläne u. dergl. angelegen sein lassen, ohne daß indessen bisher eine restlose betriebstechnische Verschmelzung der einzelnen Bestandteile gelungen ist. Die alten Linien erscheinen nach außen hin noch heut als selbständige Einheiten und Gebilde.

Die Deutschen waren gar nicht in der Lage, dieser Neubildung gegenüber neutral und gleichgültig zu bleiben. Sie hatten mit einem ihrer Glieder, mit der Red Star-Linie, enge Kartellabmachungen und geschäftliche Berührungen im Nordatlantischen Dampferlinienverbande, auch mit der American Line ein Preisabkommen und mit den englischen Linien ein Gebietskartell. Sie mußten sich also sofort die Frage vorlegen, ob sie diese Abkommen mit dem neuen Eigentümer der Linien sinngemäß ausgestaltet erneuern oder ob sie sie aufgeben und statt dessen ein Wettbewerbs- und Kampfverhältnis eintreten lassen wollten. Zu einem Kampfe lag gar kein Grund vor. Im Gegenteil wurde namentlich von Hamburg aus von vornherein mit Freude betont, daß die Neubildung den Deutschen endlich die dauernde vertragliche Sicherung ihrer nordatlantischen Linien ermögliche, die von deutscher Seite wiederholt angeregt worden sei und die man mit den Engländern lange Zeit vergeblich zustande zu bringen sich bemüht habe. In Bremen wurde von vornherein neben diesem handelsdiplomatischen der praktisch-geschäftliche Standpunkt herausgekehrt, daß das neue Gebilde bei seinen Übergangsschwierigkeiten, seiner Überkapitalisierung und der ungünstigen Geschäftslage gerade zur Zeit seines Entstehens nicht sofort mit einem schweren Wettbewerbskampf ins Leben treten könne. Es sei deshalb auf das Bündnis und das freundliche Wohlwollen der Deutschen angewiesen und daher seinerseits genötigt, ihnen weit entgegenzukommen und einen beiden Teilen vorteilhaften Vertrag mit ihnen zu schließen. Die

Digitized by Google

deutschen Erwartungen in Hamburg und Bremen erfüllten sich denn auch. Es kam 1902 ein dauerndes, enges und für Deutschland recht vorteilhaftes Abkommen zustande, das für den gegenwärtigen Stand der Weltschiffahrt von besonderer Wichtigkeit geworden ist und das eben jetzt (1907) bei den alarmierenden Gerüchten über neue atlantische Linien und drohende Konkurrenzkämpfe wohl berücksichtigt sein will.

Das Abkommen stellt sich zunächst als ein Gebietskartell dar, das den Deutschen die ganze internationale Machtstellung, die sie sich errungen hatten, garantiert. Die Morgangesellschaft verpflichtet sich in dem Vertrage — der auf zwanzig Jahre lautet und in dem nur nach zehn Jahren eine einmalige Kündigungsfrist von einem Jahre vorgesehen wurde — mit keinem ihrer Schiffe jemals ohne den übereinstimmenden Willen der beiden deutschen Gesellschaften einen deutschen Hafen anzulaufen und außerdem die Deutschen zu unterstützen, wenn sie eine etwa von anderer Seite eindringende Konkurrenz durch Tarifkämpfe abzuwehren haben. Das war die Sicherung, die den Deutschen als Ergänzung ihrer älteren Verträge schon immer als wertvoll erscheinen mußte. Dagegen wird den Deutschen ihr bisheriger Verkehr in Frankreich und England, wo sie ständig zahlreiche Passagiere finden, ohne Einschränkung aufrechterhalten. In Frankreich können sie ihn beliebig erweitern, ihre Partner nur in gleichem Verhältnis wie die Deutschen. In England können die Deutschen bis zusammen 300 mal im Jahre mit ihren nordamerikanischen großen Dampfern einen Hafen anlaufen, um Passagiere zu nehmen oder abzugeben, also jede Gesellschaft in jeder Richtung durchschnittlich 75 mal, soweit sie nicht diese Berechtigung anderweit disponieren oder austauschen. Das ist ungefähr soviel, als ein rationeller Fahrplan der deutschen Linien in absehbarer Zeit überhaupt nur erreichen oder anstreben kann. Auf allen anderen deutschen Linien, nach Süd- und Mittelamerika, Ostasien und anderswohin können sie überhaupt nach wie vor englische und französische Häfen auch fernerhin, wie sie wollen und so oft sie wollen, für Fracht- und Passagierdienst beliebig einbeziehen. Auf das Anlaufen Belgiens in der nordatlantischen Fahrt haben sie ausdrücklich verzichtet. Das schloß schon vorher ihre Beziehung zu der Red Star-Linie im Dampferlinienverbande aus. Abgesehen davon aber wäre es für ihre Heimathäfen geradezu selbstmörderisch, wollten die

Digitized by Google

deutschen großen Passagierdampfer der Neuyorker Strecke Antwerpen anlaufen, damit die Ozeanfahrten von Hamburg und Bremen verlängern und von Antwerpen um so kürzer gestalten. Das würde das Publikum geradezu von den deutschen Häfen weglocken und diese schwer schädigen. Die deutschen Frachtlinien nach Ostasien, Südamerika, Westindien u. a. laufen dagegen nach wie vor Antwerpen an und sind darin völlig unbehindert.

Beide Partner verpflichten sich, gegen fremden Wettbewerb einander auf allen Gebieten beizustehen und dazu in die Ratenkriege einzutreten, die den Verbündeten aufgenötigt werden. Die Amerikaner haben in dieser Weise selbst die Hamburger Linien Neuyork—Westindien und Neuyork—Ostasien gegen die eigenen Landsleute ausdrücklich sichergestellt. Für neue Linien von größerer, internationaler Bedeutung ist vorgesehen worden, daß die Pläne von solchen Linien dem Partner vorher angezeigt werden, nicht um ihm ein Einspruchsrecht zuzubilligen, aber um ihm Gelegenheit zu geben, sich an ihrem Risiko und ihrem Gewinn mit einem Drittel zu beteiligen. Damit werden Reibungsflächen von vornherein beseitigt, und die Interessengemeinschaft wird inniger gestaltet. Wenn z. B. der Panamakanal Verschiebungen der Weltschiffahrt und große amerikanische Linien mit sich bringt, können sich danach die Deutschen an deren Gewinnen einen Anteil sichern. Ebenso umgekehrt die Amerikaner, wenn die Deutschen z. B. eine neue Linie von Neuyork nach Konstantinopel oder nach Brasilien oder Argentinien legen. Sie brauchen also nicht, um ebenfalls diese Chance auszunutzen, erst eine Konkurrenzlinie zu errichten, sondern können sich ohne weiteres beteiligen. Ergänzend ist verabredet worden, daß bei Charterung von Schiffen die Verbündeten zunächst auf die Flotte des Partners zurückgreifen müssen. Das kann von Wichtigkeit werden bei Zollkriegen. Wenn die eine der beteiligten Flaggen durch hohe Absperrungsabgaben in den atlantischen Häfen benachteiligt wird, dann wird ihr Gewinnentgang voraussichtlich für die anderen eine Mehrbeschäftigung bringen. Diese würden nun für solche Mehrbeschäftigung zunächst die aus dem Verkehr gedrängten Schiffe der Verbündeten chartern müssen. Dagegen ist im Kriegsfalle eine solche Übernahme von Schiffen durch die Deutschen von den Amerikanern oder umgekehrt, wie man sie neuerdings in England aus diesem Vertrage befürchtet hat, nicht möglich, weil bei einem Kriege zwischen England und Amerika,

Digitized by Google

England und Deutschland oder Deutschland und Amerika sofort dieser ganze Vertrag außer Kraft tritt.

Der Bund ist ferner noch dadurch ausgebaut worden, daß ihm der Einfluß auf die Holland-Amerika-Linie dauernd gesichert worden ist. Nach amerikanischer Kombinationstechnik haben die Deutschen und die Amerikaner je zur Hälfte 51 % der Aktien der Holland-Amerika-Linie erworben. Die Deutschen sind dadurch in der günstigen Lage, sowohl mit den Amerikanern eine bündnisfreundliche wie mit den Holländern eine kontinentaleuropäische Mehrheit bilden zu können. Im übrigen sind die Abmachungen und Organisationen des Nordatlantischen Dampferlinienverbandes einfach in Kraft geblieben, und die Morgangesellschaft ist mit ihren kontinentalen Betriebsabteilungen in die Mitgliedschaft eingetreten. Neue Ratenvereinbarungen hat das Bündnis nicht mit sich gebracht. Nur ist bezüglich des Kajütsverkehrs eine Übereinstimmung in den Preisen erzielt worden und eine Bestimmung, wonach die Rückfahrtkarten jeder der beteiligten Linien auch für die Schiffe jeder anderen im Bund befindlichen Linie gültig sind. Das ist also eine kleine Verbesserung des Verkehrs zur größeren Bequemlichkeit des Publikums und ein gemeinsamer Vorteil fremder Konkurrenz gegenüber. Dem Dampferlinienverbande hat sich unter dem Eindruck dieser festeren deutsch-amerikanischen Verbandsbildung 1903 nachträglich auch die französische Compagnie Générale vollständig angeschlossen; vorher gehörte sie ihm nur für das Kajütsabkommen an.

Der Vertrag zwischen den Deutschen und der Morgangesellschaft wird gekrönt durch eine formell wechselseitige Gewinnbeteiligung. Diese läuft darauf hinaus, daß die Amerikaner jeder der deutschen Gesellschaften von der Summe, die ihr fehlt, um 6 % Dividende verteilen zu können, ein Viertel zuschießen, dagegen erhalten die Amerikaner ein Viertel von der Summe, die die Deutschen über 6 % an Dividende verteilen. Das ist also tatsächlich eine den Deutschen bewilligte beschränkte Dividendengarantie auf der Basis von 6 %. Das hat seinen guten Grund und seinen Wert. Die Amerikaner stehen in enger persönlicher und kapitalistischer Verbindung mit ihren Bahnen, die die Masse der Güter auf direkte Frachtbriefe an die Küste bringen, die es also in der Hand haben, wem sie die Weiterbeförderung über See übertragen wollen. Wenn diese also die Deutschen kulant behandeln, wenn die amerikanische Reederei dafür sorgt und

Digitized by Google

auch sonst ihre Bündnispflicht ernst nimmt, kann sie den Deutschen gute Geschäfte zuwenden und erhält selbst davon einen Anteil. Machen die Deutschen dagegen schlechte Geschäfte, vielleicht durch die Schuld ihrer Verbündeten, dann müssen diese letzteren dafür gleichsam Buße zahlen und den Deutschen eine Entschädigung gewähren. Den deutschen Gesellschaften wird mit diesem Modus ein großes Vertrauen zu ihrer Geschäftsgebarung und ihrem Betrieb entgegengebracht, dahin, daß sie bei der Abmessung ihrer Dividenden immer geschäftlich richtig verfahren und daß sie auch im Betrieb durchschnittlich immer mindestens 6 % Normaldividende herauswirtschaften werden.

Dieser Bund hat bereits in einem schweren atlantischen Konkurrenzkampf seine Probe bestanden. Wie erwähnt, sollte ursprünglich die englische Cunard-Linie ebenfalls einbezogen werden. Diese wurde aber durch große Regierungssubsidien ferngehalten, blieb selbständig und brachte sich bald in eine Kampfstellung zu den Deutschen und Amerikanern. Sie kündigte das Abkommen mit dem Dampferlinienverbande, wonach sie auf das osteuropäische, die Deutschen auf das englische und skandinavische Auswanderergeschäft verzichtet hatten, und sie nahm der White Star Line gegenüber das italische, den deutschen Linien gegenüber das ungarische Auswanderergeschäft in Angriff. Sie schloß ein Bündnis mit der ungarischen Regierung, die ihren nationalen Hafen Fiume heben und ihm alle Auswanderer zuführen wollte, und mit der ungarischen Reederei Adria. Diese beiden Reedereien wurden nun als die einzigen für Auswandererbeförderung in Ungarn konzessioniert und der bisherige Zug der Auswanderer über Hamburg und Bremen durch Polizeimittel abgeschnitten. Die Cunard-Linie glaubte durch ihre großen Schnelldampfersubsidien in England, durch die staatlichen Begünstigungen in Ungarn stark genug zum Kampfe zu sein und dazu infolge der finanziellen Anfangskalamitäten des Morgantrusts den günstigen Augenblick zum Kampfe erwischt zu haben. Denn der niedrige Kursstand hinderte die neue Gesellschaft, den Rest ihrer Aktien und Obligationen zu begeben und sich so auszudehnen, wie sie es andernfalls vermocht hätte.

Aber die Deutschen nahmen 1904 den Kampf sehr energisch auf, richteten ihrerseits eine skandinavische Konkurrenzlinie für Auswandererbeförderung ein, ferner Mittelmeerlinien, erwarben den Haupteinfluß auf die österreichische Amerika-Linie in Triest,

Digitized by Google

die sie in den Kampf hineinzogen, und sie warfen besonders die Kajüts- und Zwischendecksraten von Liverpool aus, die das Rückgrat des Cunardgeschäfts bildeten, auf lächerlich geringe Beträge herab. Die Morgangesellschaft stand in diesem Kampfe vertragstreu den Deutschen zur Seite. Nach wenigen Monaten fügte sich die stolze Cunard-Linie, die anfangs jedes Einlenken schroff abgewiesen hatte, im Herbst 1904. Sie begnügte sich mit einer kleinen Gewinnrate (von 6 %) am kontinentalen Auswanderungsgeschäft für ihre ungarische Route und trat, was sie früher stets rund abgewiesen hatte, in das Vertragssystem des Nordatlantischen Dampferlinienverbandes ein, erhielt von dessen Verkehr ihren Prozentanteil zugeteilt. Wenn sie nun auch mit Hilfe der ungarischen Regierung mehr Auswanderer über Fiume befördert, so muß sie doch von dem überschießenden Gewinn den deutschen Linien ihren Anteil abgeben. Ihre Gewinne daraus fließen in den Pool, an dem die deutschen Gesellschaften ihrem großen Gesamtgeschäft entsprechend mit den bedeutendsten Anteilzahlen beteiligt sind. Bei dieser Gelegenheit waren die Deutschen durch die skandinavische Kampflinie auch mit der großen dänischen Amerika-Linie, der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft in Kopenhagen in Konflikt gekommen. Nun wurde durch die Hamburg-Amerika-Linie in einem anschließenden kurzen Kampfe auch diese in den Poolverband hineingenötigt und dessen Geltungsbereich so abermals ausgedehnt, seine Organisation fester gestaltet.

So ist der jetzige Stand der nordatlantischen Verbandsbildung allmählich entstanden, der Verbandsbildung, deren Kern die deutschen Großreedereien bilden, die deren Gebiet und Geschäftsumfang schützt und sicherstellt, die ihre Stetigkeit und ihre Friedensliebe verbürgt und ihre Weltstellung stützt und ausdehnt. Bezeichnend für die Machtstellung der deutschen Reedereien ist es, daß es sich auch in den soeben beschriebenen schweren Tarifkämpfen nur darum gehandelt hat, Eroberungsgebiet der deutschen Verkehrsgroßmacht zu behaupten. In ihr ursprüngliches Gebiet, in ihre Heimathäfen haben selbst zu Kampfzwecken die ausländischen Gegner nicht einzudringen versucht. Für derart unerschütterlich gilt da ihre Macht. Deshalb hat in Deutschland ihre Verbands- und Vertragspolitik ganz mit Recht allgemeinen Beifall gefunden, als sie gelegentlich des Morgantrustvertrags in das Licht der Öffentlichkeit gerückt wurde. Damals

Digitized by Google

haben sie auch durch besondere Statutbestimmungen den reindeutschen Charakter dieser Gesellschaften und ihrer Organe so gesichert, daß nicht etwa durch Aktienkäufe und Zufallsmehrheiten eine Überrumpelung stattfinden und ein ausländischer Einfluß auf die Leitung der Gesellschaften sich durchsetzen kann. Nach den tatsächlichen Verhältnissen liegt zwar diese Gefahr ohnehin fern. Aber durch den Übergang der englischen Linien an den Morgantrust waren nach dieser Richtung Besorgnisse entstanden, und die deutschen Reedereien zögerten nicht, ihnen Rechnung zu tragen.

Nun ist die nordatlantische Fahrt nur das hervorragendste, keineswegs das einzige Feld ausgebildeter Schiffahrtskartelle. Ich habe diese Fahrtrichtung ausführlicher behandelt, weil ihre Formen vorbildlich geworden sind und weil hier die volkswirtschaftliche Bedeutung der ganzen Bewegung am besten klarzustellen ist. Aber zu erwähnen sind auch die wichtigsten anderen Fälle.

Als die Hamburg-Amerika-Linie 1900 in die *südamerikanische* Fahrt eindrang, da hat sie sofort mit der dorthin verkehrenden Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine völlige *Betriebsgemeinschaft* hergestellt und deren Kampf mit der Reederei de Freitas durch Aufkauf der de Freitasschen Dampfer beendet. Die beiden in Betriebsgemeinschaft arbeitenden Hamburger Gesellschaften haben ferner für die La Plata-Fahrt mit den Bremer Linien Lloyd und Hansa ein Poolverhältnis, mit den übrigen kontinentalen Reedereien Preiskartelle und auch mit den englischen, unter sich gleichfalls eng verbundenen Südamerika-Linien Abmachungen über Gebietsabgrenzung und Preisstellung eingeleitet.

Nach der *amerikanischen Westküste* besteht seit 1901 eine Betriebsgemeinschaft zwischen der Hamburger Reederei Kosmos und der Hamburg-Amerika-Linie. Beide haben weitere Abkommen mit den anderen an der Westküste verkehrenden Linien. Seit dem Sommer 1904 bilden alle europäischen Linien, die nach der Westküste direkt um die Südspitze verkehren, mit allen anderen europäischen Reedereien, die durch das amerikanische Mittelmeer an die Landenge von Panama kommen und dorthin Güter für die Westküste mit Umladung befördern — darunter wiederum der westindische Dienst der Hamburg-Amerika-Linie —, ein Preiskartell, das gleiche Raten der beider-

Digitized by Google

seitigen Verkehrswege für die Häfen der mittleren Westküste festsetzt. Damit hat man frühzeitig einer verkehrsrevolutionierenden Wirkung des Panamakanals auf die Dampferwege und Dampferraten vorgebaut. Seit dem Herbst 1905 ist nun zu der Kosmos-Linie noch die neue Bremer Roland-Linie mit Fahrten an der Westküste getreten. Das schien zeitweise zu schweren Ratenkämpfen zwischen der Hamburger und Bremer Großreederei führen zu sollen. Aber diesen ist noch rechtzeitig durch ein Abkommen vorgebeugt worden, das die Hamburger und die Bremer Beteiligung an diesen Fahrten in bestimmten Anteilen regelt und wechselnde Abfahrten einführt. So hat man den hanseatischen Kaufleuten eine vermehrte Verladungsgelegenheit geboten, den wachsenden Verkehr friedlich geteilt und schwere Kämpfe vermieden. Bei Gelegenheit dieser Konkurrenzschwierigkeiten ist in der neubegründeten Syndikatsreederei eine eigenartige neue Kartellbildung der Hamburger Linienreedereien erzielt worden. Diese Reederei soll den Mitgliedern im Bedarfsfall jederzeit ihre Dampfer unentgeltlich zur Verfügung stellen, um neue Konkurrenten damit wirksam zu bekämpfen, und sie soll in normalen Zeiten für außergewöhnlichen Bedarf gute Charterdampfer zur Verfügung halten.

Für Westindien besteht ein Abkommen zwischen Hamburg-Amerika-Linie und Lloyd über den gemeinsamen Betrieb der Kubafahrten. Für den Atlasdienst der Hamburg-Amerika-Linie von Neuyork aus bestehen mit den dort verkehrenden Linien anderer Nationen Abkommen, die vor Jahresfrist durch eine englische Reederei durchbrochen wurden. Der Ratenkampf mit der Royal Mail Company dauert 1907 noch fort. Nach wichtigen Gebieten Westindiens und Mexikos liefen seit 1905 gemeinsame Linien der Hamburg-Amerika-Linie und der Dänisch-Ostasiatischen Kompagnie in Kopenhagen in völliger Betriebsgemeinschaft. Anfang 1907 verlautete indessen, daß die Hamburg-Amerika-Linie auch die dänischen Dampfer dieser Fahrt aufgekauft und die Abfahrten von Kopenhagen aus in ihren Dienst übernommen habe.

Nach Ostasien haben Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie in den Jahren 1899 bis 1903 sowohl die deutsche Reichspostlinie, deren Fahrten damals verdoppelt wurden, wie die große Hamburger Frachtlinie in Betriebsgemeinschaft geführt. Sie haben dann die Linien getrennt. Der Lloyd hat die Postlinie wieder ganz übernommen, deren Geschäfte er schon während der

Digitized by Google

Betriebsgemeinschaft geführt hatte, die Hamburger Gesellschaft ebenso die Frachtlinie für sich allein. Beide haben bei diesem Abkommen einen Austausch von Dampfern vorgenommen und feste Abkommen über die Fracht- und Personenbeförderung getroffen, um die Verschärfung der Konkurrenz über einen bestimmten erträglichen Stand hinaus unmöglich zu machen. Für den ganzen Verkehr zwischen Europa und Ostasien gelten auch internationale Verständigungen und Abkommen über die Raten. Für die Transporte von Kalkutta nach Hamburg arbeitet die Hamburg-Amerika-Linie in Betriebsgemeinschaft mit der Bremer Reederei Hansa. Diese hatte feste Gebietskartelle auch mit den englisch-indischen Reedereien, die in den letzten Jahren zersprengt sind und einem ungewöhnlich langdauernden und schweren Kampfverhältnis Platz gemacht haben. Doch hat der Kampf sich nur auf die direkt strittigen Gebiete (insbesondere Antwerpen) beschränkt und ist beiderseits nicht auf die Spitze getrieben worden

Die Betriebsgemeinschaften sind in der Schiffahrt verschieden organisiert. Entweder werden alle Ausgaben für eine gemeinsame Linie der gemeinsamen Kasse verrechnet, alle Einnahmen ihr zugeführt und die Überschüsse halb und halb oder nach bestimmtem Verhältnis, gewöhnlich nach der gestellten Tonnage, geteilt. Dann braucht nur noch ein ergänzendes Abkommen zuzutreten, welche Tonnage jede Reederei zu einer neuen Linie stellen oder mit wieviel und wie großen Dampfern sich eine Reederei an der bestehenden Linie der anderen beteiligen darf.

Üblicher ist der Modus, daß jede Reederei ihre Schiffsreisen, die sie nach dem Kartellvertrage in der gemeinsamen Linie unternehmen darf, auf eigene Kosten verrechnet. Eine solche Rundreise von Heimathafen zu Heimathafen ist für die Schiffahrt seit den alten Zeiten, wo in der Partenschiffahrt auf Grund jeder Rundreise die Gewinnverrechnung stattfand, die Rechnungseinheit geblieben. Den speziellen Kosten jeder Reise wird ein bestimmter Prozentsatz von den Generalunkosten der Reederei zugeschlagen, so daß der Überschuß der Reise eigentlich schon ein Stück Nettogewinn und die Überschüsse aller in einem Jahre abgerechneten Rundreisen den weitaus wichtigsten Einnahmeposten jeder Reedereiabrechnung darstellen. Bei Betriebsgemeinschaften werden nun diese Gewinne aller zugehörigen Rundreisen in einen Topf geworfen und nach einem im Voraus bestimmten Verhältnis (bestimmter Prozentsatz, Zahl oder Ton-

Digitized by Google

nage oder Buchwert oder Anschaffungspreis der gestellten Schiffe oder eine Kombination dieser Gesichtspunkte) geteilt.

Nun kann man dies Verhältnis dadurch modifizieren, daß man ausmacht, einzelne Kosten, auf welche Geschäftskunde, Personal, Achtsamkeit und Beschaffenheit (Alter) des Schiffsmaterials Einfluß haben, dürften nicht unter den Kosten der Reisen vorweg abgezogen werden, also nicht auf gemeinsame Rechnung gehen, sondern diese dürfe jede Reederei erst von der ihr zufallenden Beteiligungsquote für sich bezahlen. Das wird z. B. für bestimmte Reparaturen, Versicherungen, Havarien ausgemacht. Andererseits kann man auch bestimmen, daß für die Verpflegung der Passagiere, die eventuell verschieden teuer beschafft werden kann, nicht die wirklich erforderlichen Beträge, sondern bestimmte Summen (etwa 1,20 M. pro Tag und Auswanderer) den Rundreisen der gemeinsamen Linie zu belasten sind.

In dieser Weise kann die völlige Betriebsgemeinschaft in ein Poolverhältnis übergehen, wenn nämlich bestimmt wird, für jeden Passagier und Verpflegungstag oder für jede Tonne und jeden durchlaufenen Kilometer dürfe der einzelne Teilhaber sich so und so viel berechnen, der Rest gehe in die gemeinsame Kasse. — Dann kann die Abzugsquote genau die speziellen Selbstkosten decken und tatsächlich der genaue Reingewinn zur Verteilung kommen. Es kann aber auch eine größere Abzugsquote einen Sondergewinn lassen und die Konkurrenz so nur gemildert, aber nicht beseitigt sein (Poolverhältnis). Es kann drittens auch umgekehrt die Abzugsquote nicht einmal die Sonderkosten decken. Dann liegt auf jeder Überschreitung des verabredeten Anteils in diesem Modus tatsächlich eine Konventionalstrafe.

Bei den Großreedereien kommen nun diese verschiedenen Formen der Betriebsgemeinschaft nebeneinander vor. Einzelheiten sind darüber nicht öffentlich bekannt geworden. Auch bei den mittleren Reedereien kommen verschiedene Organisationsformen und Abreden vor.

Die Hamburg-Australische Gesellschaft hat mit den niederländischen Reedereien sich über die Transporte aus Niederländisch-Indien verständigt, hat auch mit den deutschen Seglerreedern Abkommen über die australischen Massentransporte getroffen. Die Deutsche Levante-Linie hat mit der Bremer Atlasreederei, die seit 1905 neu in ihr Verkehrsgebiet eingedrungen ist und eine ihr analoge Stellung anstrebte, ein

Digitized by Google

festes Abkommen gesucht und gefunden und damit einen Kampf auf Tod und Leben vermieden. Beide Reedereien und ebenso die Deutsche Ostafrika-Linie sind Mitglieder des Vereins deutscher Eisenbahnen und befördern die den Bahnen abgelieferten Waren auf direkte Frachtbriefe und Tarife weiter, haben also hier eine interessante Gesamtorganisation zwischen Schiffahrt und Eisenbahn angebahnt, die aber durchaus auf geschäftlicher Grundlage beruht, nicht wie im Auslande vermutet wird, eine staatliche Unterstützung der Linien darstellt. — Der Norddeutsche Lloyd und die Deutsche Levante-Linie haben für den Passagedienst im Mittelmeer neuerdings gemeinsame wichtige Linien organisiert. Auch für die kleineren Fahrten, für die Nebenlinien ist überall durch deutsche und internationale Abmachungen das Arbeitsgebiet der deutschen Reedereien beeinflußt und sichergestellt werden. Überall sehen wir die deutsche Schiffahrt, mehr noch als es ihren zahlenmäßigen Anteilen entspricht, organisatorisch als eine feste Stütze der Weltschiffahrt und ihrer modernsten Ausgestaltung.

Selbst in der freien Fahrt hat sich die deutsche Segelschiffahrt an dem Internationalen Seglerverbande und seinen Preisabreden beteiligt, um für die Massenartikel des Weltverkehrs Minimalraten zur Geltung zu bringen. Ebenso sind die Deutschen an der jüngsten derartigen Abmachung, an den Reederkonferenzen und Vereinbarungen für die Ostseefahrten beteiligt.

Überall sehen wir das Bestreben, den disponierenden Einfluß der deutschen Reedereien weit über das Geltungsbereich der Kontorflagge und der deutschen Nationalflagge hinaus zu erstrecken. Wo das nicht durch Bündnisse ausreichend und sicher zu erzielen war, da ist dieser Einfluß mehrfach durch Kapitalbeteiligung sichergestellt worden. In dieser Hinsicht habe ich schon erwähnt die Aktienbeteiligung der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd an der Holland-Amerika-Linie und an der Austro-Amerikana in Triest. Die Hamburg-Amerika-Linie hatte auch an einer russischen und einer dänischen Linie eine Kapitalbeteiligung erworben, die freilich 1907 durch Austausch bezw. Aufkauf wieder gelöst wurde. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft beherrscht die unter argentinischer Flagge fahrende, von deutscher Seite begründete Küstenlinie. Ein ähnliches brasilisches Unternehmen war deutscherseits begründet worden, um einen besseren Anschlußdienst für die

Digitized by Google

deutschen Überseelinien zu sichern, als die Küstenfahrtorganisation des Brasilischen Lloyd schaffen wollte oder konnte. Nun hat Anfang 1907 dieser Lloyd die deutschen Küstendampfer zum Buchwerte übernommen. Damit ist das Ziel der Reform und Verbesserung dieser Küstenfahrt gesichert und der Zweck des deutschen Vorgehens erreicht. — Der Norddeutsche Lloyd hat zu einer Küstenfahrtgesellschaft im Hafen von Neapel und zu einem rumänischen Schiffahrtsunternehmen enge Beziehungen. Die Hamburg-Amerika-Linie hat 1905 einen Anteil an dem bedeutendsten englisch-amerikanischen Nilschiffahrtsunternehmen gewonnen. All diese organisatorischen Einflüsse wirken zugunsten des deutschen Außenhandels, sie sind auch eine wichtige Bürgschaft für das freundschaftliche politische und wirtschaftliche Interesse, das Deutschland schon seines eigenen Wirtschaftslebens wegen an der gesunden Entwickelung anderer Länder und ihres Verkehrs nehmen muß.

XII.

Schiffahrtssubsidien und Reichspostverträge.

Wir haben durch die Übersicht über die Häfen, die Schiffs- und Organisationsformen, die Bildung der Linien, die Konzentration der Betriebe und die Verbandsbildung gesehen, wie die raschen und großen Fortschritte der deutschen Handelsflotte, was ihre wirtschaftlichen Leistungen für die Heimat und was ihre Schätzung in der Welt anlangt, mühelos und fast ohne Rest mit den Qualitätsleistungen zu erklären sind. Das wissen aber wenige. Die Nächstbeteiligten empfinden es wohl, ohne indessen sich und anderen diese Empfindung ganz klarzumachen. Auch im Auslande wird die Ursache des deutschen Vordringens in der Großschiffahrt oft völlig verkannt und in ganz anderen Dingen gesucht.

Unverwüstlich erhält sich trotz aller Widerlegungen insbesondere die Meinung, nur ungeheure Schiffahrtssubsidien hätten die deutsche Schiffahrt so rasch und bedrohlich in die Höhe bringen können. Das ist völlig irrtümlich. Wohl hat die deutsche Regierung schon zu Bismarcks Zeiten die große nationalwirtschaftliche Wichtigkeit einer starken Handelsflotte klar erkannt, hat ihr Wohlwollen entgegengebracht und Sympathien bezeugt, hat durch ihre Diplomatie, ihre Kriegsflotte, auch durch Post-

Digitized by Google

verträge für sie zu wirken gesucht. Aber der Spielraum für solche Tätigkeit war klein, diese Wirksamkeit ist in keiner Weise über das Maß hinausgegangen, in dem auch alle anderen rührigen Nationen für ihre Handelsflotte Fürsorge treffen. Hinsichtlich der direkten finanziellen Zuwendungen war weder der Reichstag geneigt, so freigebig zu sein wie die romanischen Länder, noch war das Land dazu reich genug. Unsere Handelsschiffahrt war auch viel zu selbstbewußt und an eigene Initiative gewöhnt, um nach Staatshilfe zu rufen und ihrer Bewegungsfreiheit leichtherzig goldene Ketten anlegen zu lassen.

Frankreich, Italien, Japan und andere Länder zahlen für den Schiffbau auf heimischen Werften hohe Prämien, neuerdings macht selbst England für den Bau der schnellsten Dampfer ganz ungewöhnliche Aufwendungen. Manche Länder zahlen außerdem für die Schiffahrt, für die Ausrüstung der Schiffe oder für jede Meile, die sie zu Transportzwecken auf dem Meere durchlaufen, insgesamt viele Millionen direkter Unterstützungen, die so als Subsidien ohne Gegenleistung anderen Handelsmarinen zufließen. Nichts dergleichen haben wir in Deutschland.

Für die Bereithaltung von Schnelldampfern, die im Kriegsfall als Hilfskreuzer Verwendung finden können, zahlen England, Rußland und andere Länder Jahrgelder. Deutschland hat für Kriegszwecke die schnellsten Dampfer des Weltmeeres zur Verfügung, die schon mit Rücksicht auf diesen Zweck baulich eingerichtet sind. Es zahlt seinen großen Reedereien keinen Pfennig dafür.

Sodann wird in allen Ländern die Reederei für den Transport der überseeischen Posten entschädigt und hat damit die Regierung zum Kunden. Auch in den Postgeldern *kann* eine Subsidienzahlung stecken, wenn die Zahlung den üblichen Preis der Beförderungsleistungen wesentlich übersteigt. Andererseits kann aber ebensowohl ein Gleichgewicht von Leistung und Gegenleistung bestehen und die Postbeförderung sich auf streng geschäftlicher Grundlage vollziehen, ebenso wie irgendwelche anderen Gütertransporte.

Bei den deutschen Postverträgen war eine Subsidienzahlung an die Reederei weder die Absicht noch der Erfolg. Überall da, wo ohnehin regelmäßige leistungsfähige Dampferverbindungen laufen und durch sie eine zuverlässige Postexpedition gesichert ist, hat sich das Reich damit begnügt, die Postbeförderung von

Digitized by Google

Fall zu Fall je nach der Leistung zu bezahlen. Dafür werden in Deutschland rund 1 100 000 Mk. im Jahre aufgewandt, gegen fast 4 Millionen in England, 1 Million in Amerika u. ä. in anderen Ländern. Nur für die Beförderung der Post nach Ostasien, Australien und Ost- und Südafrika mußte das Reich seit 1885 bezw. 1890 ein Pauschquantum bewilligen, um dem deutschen Außenhandel überhaupt erst einmal eine brauchbare, prompte Postbeförderung, zugleich eine geeignete Personen- und Frachtlinie zur Verfügung zu stellen. In den Jahren 1898 und 1900 hat das Reich bei Erneuerung der Verträge höhere Leistungen verlangt und etwas höhere Entschädigungen gezahlt. Der Zweck dieser Reichspostverträge war nicht, um jeden Preis neue Reedereibetriebe ins Leben zu rufen, sondern dem deutschen Handel und Verkehr im fernen Osten und in den Kolonien regelmäßige Verbindungen zu sichern, zu einer Zeit, wo der Handel sich ausbreiten wollte, die alte Technik der Verbindungen mit einzelnen Seglern und Dampfern aber zurückging und unzureichend wurde. Sollte der ganz exponierte deutsche Handel fern über See unter so schwierigen Verhältnissen gedeihen, so mußte er so gute Linien zur Verfügung haben, wie überhaupt unter irgend einer Flagge nach diesen Gebieten nur laufen konnten. Gleichzeitig hatte das Reich auch ein Interesse daran, für behördliche und kriegsmaritime Zwecke die Verbindungen zu verbessern. Da nun der Staat nach allgemeinem Urteil nicht selbst Großreederei, wie sie hier erforderlich wurde, betreiben kann, da besondere Schiffe und Schiffsreisen lediglich für Regierungszwecke unverhältnismäßig teuer werden würden, so blieb nur übrig, die Ausführung der staatlichen Wirtschafts- und Wohlfahrtspolitik dem überseeischen Handel gegenüber an Generalunternehmer zu vergeben, von denen man die Erfüllung dieser Aufgabe am zuverlässigsten und am billigsten erwarten durfte. Empfänger der Wohltaten, die in den Aufwendungen für unsere Reichspostlinien liegen, sind also tatsächlich die Firmen, Personen und auch Behörden, die an einer prompten und guten Post-, Passagier- und Warenbeförderung nach und von Ostasien, Australien und Afrika interessiert sind. Diese Aufwendungen erscheinen auch in den einschlägigen Zusammenstellungen für den Reichstag unter den Kapitalaufwendungen Deutschlands für seine Kolonien. Die Reedereien der Reichspostlinien sind lediglich die Generalunternehmer für die Reichsverwaltung.

Digitized by Google

Die Reedereien, die diese für ihre Kasse recht undankbare Aufgabe übernommen haben, aus patriotischen Gründen und ihres Renommees halber, also der Nordeutsche Lloyd in Bremen und die von der Firma Woermann, von Hamburger und Berliner Stellen begründete Deutsche Ostafrika-Linie in Hamburg, haben tatsächlich bei diesen Verträgen lange Zeit Schaden gemacht und in den meisten Jahren ohne zureichende, dem Durchschnitt der deutschen Schiffahrt entsprechende Gewinne arbeiten müssen. Denn die hohen und nicht immer ganz praktischen Anforderungen des Reichs waren bei den noch unentwickelten Verkehrsverhältnissen ein Hemmnis, die Linien nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten rationell zu betreiben. Die verwandten Schiffe sollen in Größe, Schnelligkeit und Komfort denen jeder anderen Nation auf diesen Fahrtgebieten mindestens ebenbürtig sein. Es müssen fortdauernd diese großen Dampfer nach festem Fahrplan geschickt werden, ganz gleich ob viel oder wenig oder gar keine Beschäftigung vorhanden ist. Es müssen ganz bestimmte Häfen in bestimmter Frist angelaufen werden, auch wenn diese Häfen im einzelnen Falle fast gar keine Ladung haben, Nachbarhäfen dagegen reichliche Beschäftigung bieten könnten. Bestände nun die Absicht, die deutschen Reedereien zu subventionieren oder hätte sie bestanden, dann hätten Bundesrat und Reichstag auf den Nachweis hin, daß die Reedereien ganz im Gegenteil bei dem Betrieb zugesetzt hätten, sofort Nachbewilligungen geben müssen, um ihren eigenen Zweck sicherzustellen. Daran hat aber tatsächlich niemand gedacht, sondern der Reichskanzler wird sich im Gegenteil gefreut haben, daß er so vorteilhafte Reichspostverträge abgeschlossen hat und die Beförderung so billig geleistet bekommt.

Ferner haben Schiffahrtssubventionen den Zweck, der eigenen Flagge möglichst große Beschäftigung zu sichern, namentlich auch in der internationalen Frachtfahrt, und ihr von überall her Aufträge zuzuwenden. Deutschland aber führt eine ängstliche Statistik, ob auch nicht die Häfen Genua, Marseille, Antwerpen und welche immer im Auslande angelaufen werden, zu viel Nutzen von den deutschen Reichspostlinien für sich absorbieren. Die deutschen Verträge bestimmen ferner in der Agrarklausel, daß bestimmte Artikel, die der deutschen Landwirtschaft Konkurrenz machen könnten, von der Beförderung auf Reichspostdampfern ausgeschlossen werden können. Alles das beweist mit durchaus hin-

670851

Digitized by Google

reichender Klarheit, daß hier nicht die deutsche Schiffahrt, sondern das deutsche Wirtschaftsleben subventioniert wird. Der Einwand beweist dagegen nichts, daß die Zahlung einer bestimmten Summe für die Absicht der Subventionierung der Reeder und gegen den rein geschäftlichen Charakter der Reichspostverträge spräche. Wo keine geeignete Linie läuft, müssen eben die Interessenten suchen eine solche zu schaffen, ob nun die Kaufleute eine Aktiengesellschaft bilden, oder die Postverwaltung eine feste Summe für die Organisation einer Postlinie bietet oder ob ein großer Produzent oder Verlader für das Anlaufen seiner wichtigsten Häfen einer Reederei eine bestimmte Zahlung macht oder eine bestimmte Einnahme garantiert. In keinem dieser Fälle kann von einem Verlassen geschäftlicher Bahnen und von Subsidien an die Reeder gesprochen werden. Auch der Kaufmann kann bei solchem Abkommen ähnlich, wie das Reich für seine Beamten, ermäßigte Passagepreise für seine Angestellten ausbedingen oder eine Konkurrenzklausel einfügen etwa dahin, daß der Hafen seines Konkurrenten mit der gleichen Linie nicht angelaufen werden dürfe. Also das kann nicht gegen die vorgetragene Auffassung sprechen. Ebensowenig wird gegen diese Auffassung dadurch etwas bewiesen, daß manche Abgeordneten oder Beamten das Bewußtsein mit sich herumtragen, sie hätten durch die Reichspostgesetze die deutsche Schiffahrt wirksam unterstützt und erst auf die Beine gebracht.

In Wirklichkeit arbeitet also das Reich hinsichtlich der Reichspostverträge und der sonstigen Postbeförderung als guter Wirtschafter und sucht bei den Reedern mit Erfolg möglichst gut und billig anzukommen. Die gesetzliche Bezeichnung der Postgelder als „Subventionen" ist irreführend, und diese falsche Bezeichnung ist beinahe ein Verhängnis geworden. Sie schreibt sich daher, daß ursprünglich beim Aufkommen der ersten Dampferlinien in England, Frankreich, Österreich, Amerika usw. die Postgelder so hoch bemessen wurden, daß sie wirkliche Subventionen darstellten und das Risiko der neuartigen Dampferlinien abschwächten. Von diesen ursprünglichen Postsubventionen ist nun den Reichspostverträgen die Geschäftstechnik und der Name geblieben, auch da, wo geschäftlich angesehen Leistungen und Gegenleistungen sich decken. Den Namen sollte man bei der nächsten Gelegenheit ändern Denn dieser Name „Subvention" hat im Auslande scheinbar unausrottbar die Meinung begründet,

Digitized by Google

die deutsche Schiffahrt ruhe auf riesigen Staatszuwendungen, und alle anderen Länder müßten nachfolgen, um daneben bestehen zu können. Alle Widerlegungen dieses Märchens sind in den Wind geredet. Immer wieder beruft sich ein Ausländer auf den Wortlaut der Reichspostverträge und wiederholt die Erzählung von den „Subventionen", kümmert sich gar nicht darum, daß die deutschen Reeder bei den Reichspostkontrakten schlechtere Geschäfte machen als bei den meisten ihrer freien Linien.

Die Postgelder und Subventionen sind in den einzelnen Ländern so verschieden gebucht, daß eine ganz zweifelsfreie Vergleichung Schwierigkeiten macht. Immerhin können wir erkennen [1]), daß für direkte Reichspostlinien in Deutschland rund 8 Millionen Mark in fester Summe auf Grund von Kontrakten gezahlt werden, in England 18, in Frankreich 21, Italien 9, in den Vereinigten Staaten 6, in Japan 20 Millionen Mark. Dazu kommen die schon erwähnten Seepostbezahlungen nach Umfang und Gewicht. Wenn selbst England trotz der hohen Entwickelung seiner Schiffahrt noch 18 Millionen für direkte Postlinien ausgeben muß, deren geschäftliche Rechtfertigung international nicht bestritten wird, dann kann auch die geschäftliche Berechtigung der 8 deutschen Millionen nicht ernstlich angezweifelt werden. Eher stecken schon in den französischen, japanischen und italischen Postgeldern wirkliche Subsidien. Direkte Subsidien kommen in Deutschland überhaupt nicht vor. In England dagegen $1\,^1/_2$ Millionen Mark Hilfskreuzergelder, in Frankreich 26 Millionen Bau- und Fahrtprämien, auch in Italien 6, in Japan 3 Millionen Mark unter gleichem Titel. Auch andere kleinere Länder machen zum Teil verhältnismäßig erhebliche Aufwendungen dafür.

Nun bleibt es aber nicht bei dieser internationalen Lage von heute, in die die deutsche Schiffahrt sich schon geschickt hat und weiter schicken könnte. England hat seiner Cunard-Linie für ihre beiden Riesenschnelldampfer 60 Millionen Mark an Unterstützungen zugesagt, — denn darauf kommen die Jahressubventionen auf eine Anzahl von Jahren in Verbindung mit den billigen Baukrediten schließlich hinaus.[2]) Auch Frankreich

1) Aufstellungen des Reichsmarineamts in der Denkschrift „Die Entwickelung der deutschen Seeinteressen" 1905.

2) Nauticus 1903, Die amerikanische Handelsmarine und der Morgantrust.

Digitized by Google

ist mit seiner Subsidienpolitik noch keineswegs am Ende seiner Bewilligungsfreudigkeit. Japan rüstet sich erst jetzt ernstlich zur Hergabe großer Mittel. In Amerika steht die Frage enormer Schiffahrts- und Schiffbausubsidien zur Schaffung großer internationaler Überseelinien seit Jahren im Vordergrund der politischen Diskussionen, und ihre Verwirklichung scheint trotz großer Widerstände jetzt immer näher zu rücken. Andere Länder sind geneigt oder fühlen sich zum Teil genötigt, auf diesem Wege zu folgen. Die Welt ist auf dem besten Wege — oder vielmehr auf dem schlechten Wege — sich in ein ungesundes System der Schiffahrtssubsidien gegenseitig hineinzusteigern, das schließlich ja wohl keine Dauer haben, sondern an seiner eigenen Schwere zusammenbrechen würde, so wie das System der Zuckerprämien zusammengebrochen und schließlich durch internationale Vereinigung wieder beseitigt worden ist. Aber vorher würden die Prämien die ganze Weltschiffahrt auf eine unsichere Grundlage stellen und in künstliche Entwickelungsbahnen hineinzwingen. Gegenwärtig ist es ganz besonders die deutsche Reederei, die auf die eigene Kraft vertrauend, sich gegen dies System wendet und gegen jede neue Ausdehnung der Prämien Stellung nimmt. Die Hamburg-Amerika-Linie hat wirksam gegen alle Subventionen protestiert. Sie hat sich freiwillig ihres Anteils an der asiatischen Reichspostlinie entäußert, den sie in den Jahren 1899 bis 1903 neben dem Lloyd inne hatte. Sie war mit Recht empört darüber, daß ihr diese keineswegs leichte und einträgliche Position von unverständiger Seite im Inland und Ausland immerfort als ein Laufen auf Staatskrücken, als eine Basierung auf Staatssubsidien ausgelegt wurde. Sie wollte diesen Verdacht gründlich abweisen. Generaldirektor Ballin hat in der „Times" wiederholt versucht, den Engländern einen richtigeren Begriff von der Selbständigkeit der deutschen Großreederei und der wirklichen, beschränkten Bedeutung der Reichspostkontrakte beizubringen. Aber mit geringem Erfolge. Denn es fehlte drüben der gute Wille zu besserer Einsicht. England ist durch manche Fortschritte der deutschen Reederei in Qualitätsleistungen bedrückt, und es ist seiner öffentlichen Meinung ein Trost, daß das Land nicht durch den Unternehmungsgeist ausländischer Reeder, sondern nur durch die überlegenen Aufwendungen einer fremden Regierung hier und da an die zweite Stelle gedrückt würde. So hat schließlich die Hamburg-Amerika-Linie das Feuer aus der Tasche gerissen.

Digitized by Google

Nach dem, was ich oben über die Bedeutung der deutschen Postverträge gesagt habe, kann man aber dem Norddeutschen Lloyd gerade so wenig den Vorwurf machen, er stütze sich auf Staatssubsidien. Im Gegenteil hat er lange Zeit hindurch sein gutes Geld und unendliche Mühewaltung den staatlichen Plänen zum Opfer gebracht und sollte dafür besseren Dank finden als bisher. Jedenfalls muß das Bestreben der deutschen Schiffahrtspolitik dahin gehen, auch weiter trotz der bisherigen dürftigen Erfolge im Inland und Ausland über das wahre Wesen der deutschen Postgelder Aufklärung zu verbreiten, den unglücklichen Namen „Subvention" zu beseitigen und vor allem den internationalen Weiterbildungen der Schiffahrtssubsidien entgegenzutreten.

Am besten wäre da beizeiten eine internationale Verständigung und Abrüstung wie in der Zuckerfrage. Bislang haben ja die meistunterstützten französischen großen Linien trotzdem keine Gewinne erwirtschaftet. Sie sind in ihrer Initiative und freiwaltenden Unternehmungslust gänzlich zurückgekommen. Der Zwang, unrentabel werdende Fahrten unverändert zu erhalten, die Hineinzwängung der Linien in feste Formen, wo eine freie Beweglichkeit von Monat zu Monat erforderlich wäre, haben die meisten subventionierten Linien ertragsarm oder direkt verlustbringend gemacht. In anderen Ländern haben die Subventionen andere ungünstige Folgen gezeitigt: die Monopolstellung einzelner Unternehmungen gestützt, das Aufkommen gesunden Wettbewerbs verhindert, Verwaltung und Betrieb der Monopolinhaber versteinern lassen, zum Nutzen nur des ausländischen Wettbewerbs. Darüber ist beispielsweise in Österreich mit Hinblick auf den Österreichischen Lloyd oft und laut Klage geführt worden.

Wenn aber so gewandte Geschäftsleute wie die englischen und amerikanischen Reeder von einer durchaus schiffahrtskundigen Politik in Formen unterstützt werden, daß die Bewegungsfreiheit erhalten bleibt, und in einer Höhe, daß sie sich über alle Rentabilitätsrücksichten der anderen jahrelang hinwegsetzen können, dann wird schließlich keine Nation, die auf die Erhaltung ihres Handels und ihrer Schiffahrt angewiesen ist, zurückbleiben können. Die Sätze werden sich gegenseitig steigern. Es wird ein wütender Kampf der Finanzminister auf den Meeren ausbrechen, der alle beteiligten Länder aufs schwerste schädigt und schließlich nicht einmal dem Handel nützt. Denn in alle überseeischen Handels-

Digitized by Google

beziehungen würde durch dies dem Geschäftsleben ganz fremde Moment eine ständige Unsicherheit hineingetragen; die wildeste und unsolideste Spekulation würde den soliden Handel überwuchern. Durch solche Ratenkriege würde die Auswanderung ungesund und unnütz angestachelt, der Arbeitsmarkt aller Länder gestört, und schließlich müßte doch einmal ein internationaler Vertrag diesen unsinnigen Aufwendungen ein Ende machen.

Noch ist es nicht so weit. In Amerika haben die großen Subventionspläne eine zähe Gegnerschaft. Ganz mit Recht, denn wenn ein Land so kann Amerika mit dem gegenwärtigen Stande seiner internationalen Handels- und Verkehrsverhältnisse zufrieden sein; es muß sie nur richtig, als eine natürliche Einheit auffassen, um seine internationale Handelsbilanz außerordentlich günstig zu finden. Was England zu den großen Subsidien veranlaßt hat, das war bisher einmal der Schreck über die Trustgründung und zum andern das kriegerische Interesse, die schnellsten Dampfer und Hilfskreuzer wieder unter seiner Flagge zu haben, nachdem ihm darin Deutschland so entschieden vorangekommen war. Das kann der Weltmarkt schließlich ertragen, wenn diese beiden Schnelldampfer sich über die geschäftlichen Erwägungen ihrer hohen Subsidien wegen hinwegsetzen können; deshalb werden auch die anderen noch ihr Publikum finden. England hat damit zugleich ein interessantes weltwirtschaftliches und technisches Problem zur raschen Lösung gebracht. Auch deutsche Fachleute sind der Meinung, daß kein Erwerbsunternehmen der Welt gegenwärtig das Risiko des Baus so großer und schneller Turbinendampfer, deren Erfolg noch recht zweifelhaft ist, allein hätte tragen können. Aber hoffentlich gelingt es der deutschen Politik, bei England, Amerika und anderswo ein weiteres Umsichgreifen solcher Subsidienpolitik international hintanzuhalten. Solche Subsidien müßten z. B. auch die Wirkung der amerikanischen Schutzzölle und der Einwanderungspolitik im Interesse seiner Arbeiter zu nichte machen, und der Hauptleidtragende bei einer künstlichen Anspornung billig arbeitender großer Linien würde die große und wertvolle englische Trampdampferflotte sein, überhaupt die ganze Masse der englischen Frachtschiffahrt. Die deutsche Großreederei wird jedenfalls für sich auf Subsidien gern gänzlich und dauernd verzichten, wenn es gelingt, eine Übertreibung dieses Prinzips bei ihren Konkurrenten zu verhindern.

Digitized by Google

Wer im Auslande mit Rücksicht auf Deutschland und seine Bekämpfung Schiffahrtssubsidien fordert, der wird sich auch noch überlegen müssen, daß eine internationale, allgemeine Staatsunterstützung aller großen festen Linien schließlich wiederum am meisten die deutsche Schiffahrt fördern würde, weil bei ihr die großen festen Linien mehr vorwiegen als in anderen Ländern.

XIII.

Beziehungen der Schiffahrt zur Staatsverwaltung und zur Kriegsmarine.

Braucht und will die deutsche Reederei keine klingende politische Unterstützung, so braucht sie doch wie jede nationale und wirtschaftliche Betätigung Verständnis und Sympathie im Lande. Verkehrsunternehmungen sind noch mehr als andere vom Vertrauen und von der Zuneigung des Publikums abhängig. Eine verständnislose Politik kann sie in ihren vielseitigen Leistungen und Beziehungen auf Schritt und Tritt stören und schädigen.

Die deutsche Schiffahrt entbehrt im ganzen noch die stete und sachverständige Stütze in der öffentlichen Meinung, in Presse und Parlamenten, wie sie namentlich der englischen Schiffahrt als der ruhmreichsten nationalen Betätigung allezeit zuverlässig zur Seite steht, wie wir sie aber auch in Frankreich Amerika, Holland, Italien, überhaupt bei allen älteren Seevölkern finden. In unseren breiten Volksschichten fehlt nicht mehr das Interesse, aber doch nur zu sehr die Kenntnis und das sichere Vertrauen zu der Bedeutung unserer Handelsschiffahrt. Unser Publikum ist wohl geneigt, auf eine mißverstandene Depesche von einer guten Schnelldampferfahrt oder von einem großen Neubau hin sofort zu prahlen, als hätten wir nun England endgültig in Grund und Boden konkurriert. Aber ebenso rasch schlägt die Stimmung um, und wenn ein Depeschenredakteur andere Nachrichten unrichtig versteht, sind unsere Landsleute ebenso rasch geneigt zu glauben, unsere ganze Handelsschiffahrt sei von Amerika aufgekauft, von England bedroht oder durch irgend ein Humbugprojekt, das nicht die Druckerschwärze wert ist, schon so gut wie vernichtet Das findet ebenso gläubige Leser.

Digitized by Google

Jede Besserung in dieser Hinsicht wird von den Großunternehmungen der Schiffahrt mit Recht sorgfältig gefördert und hat praktischen Wert. Von ganz besonderer Wichtigkeit ist von diesen Gesichtspunkten aus der sachkundige und warmherzige Anteil, den der Deutsche Kaiser, der oberste Vertreter der Nation, an unseren Seestädten und unserer Schiffahrt nimmt. Der Kaiser hat schon als Prinz die entscheidende Anregung dazu gegeben, daß die Auguste Viktoria 1887 bis 1889 als erster großer deutscher Schnelldampfer auf der deutschen Vulkanwerft gebaut wurde, die für so hohe Leistungen damals noch keine Probe gegeben hatte. Das ist für den deutschen Schnelldampferbau und das Prestige der deutschen Schiffahrt von größter Bedeutung geworden. Der Kaiser hat jeden Fortschritt deutscher Schiffahrt und deutschen Schiffbaues mit Interesse und Anerkennung verfolgt, hat viel dazu beigetragen, die Aufmerksamkeit des ganzen Volkes auf diese Dinge zu lenken. Seinem Vorbild großenteils folgte die Ausbildung der internationalen Touristenfahrten auf See unter deutscher Flagge. Ihm verdankt sie einen Teil ihrer Ausdehnung und ihrer Erfolge und manche praktischen Winke für ihre Entwickelung. Seine Anteilnahme hat die Arbeitsfreudigkeit in allen Teilen der deutschen Handelsmarine gespornt und ihr im ganzen Volk zuverlässige Freunde und Anhänger geworben. Insbesondere hat auch im Auslande diese Stellungnahme einen starken Eindruck gemacht und wohltätig gewirkt.

Zur Belebung der Wechselwirkungen zwischen Kriegs- und Handelsmarine hat dies Interesse ebenfalls wesentlich beigetragen. Beide brauchen einander und hängen in gewissem Grade voneinander ab. Die Kriegsmarine sieht eine wichtige Aufgabe darin, wie allen deutschen Überseeinteressen so auch der Handelsflotte zu nützen und in jeder Weise behilflich zu sein. Die Tätigkeit unserer Kriegsschiffe für die Vermessung und Erforschung der Meere ist bekannt. Den Jangtse und den Amazonenstrom haben in den letzten Jahren deutsche Kriegsschiffe befahren, nautisch erforscht und auf diesen Strömen repräsentativ die deutsche Flagge gezeigt, kurz zuvor ehe unsere Handelsmarine sich anschickte, regelmäßige Linien auf diesen Strömen zu eröffnen oder auszudehnen. In Haiti und Venezuela ist in den letzten Jahren die Kriegsflotte mit gutem Erfolge für die Handelsschiffahrt und den Überseehandel eingetreten und hat so bewiesen, daß sie jederzeit bereit ist, ihre Kriegskraft zum

Digitized by Google

Schutze der deutschen Interessen einzusetzen. Das ist durchaus zum Heil gewesen. Es sind keineswegs die ungünstigen wirtschaftlichen Folgen der Interventionen eingetreten, die manche ängstlich voraussehen wollten. Daß der kriegerische Rückhalt der deutschen Flagge über See nicht in Vergessenheit kommt, das ist auch für die Handelsschiffahrt ganz gut. Deshalb ist es, auch abgesehen von der Rücksicht auf die Gefahr großer Kriege, vorteilhaft, daß mit der Handelsflotte auch die Kriegsflotte in einem bestimmten Verhältnis wächst. Bisher ist das Verhältnis der Kriegstonnage zur international beschäftigten Handelstonnage — also abgesehen vom Küsten- und Kolonialverkehr — in Deutschland ungünstiger als in England, weit ungünstiger als in Frankreich und Amerika, ganz abgesehen von den festen politischen Stützpunkten über See, die uns mehr als den andern Völkern fehlen. Immerhin ist es erfreulich, daß auch darin eine Besserung allmählich eintritt, daß insbesondere mehr und größere Kreuzer gegenwärtig gebaut werden, die über See die deutsche Flagge zeigen und der Handelsschiffahrt nützen können. Wo deutsche Handelsschiffe in Seenot kommen, sind die Kriegsschiffsführer stets bereit, zu Hilfe zu eilen. Das haben sie oft bewiesen, und das haben wir erst Ende 1906 im Falle der Prinzessin Viktoria Luise wieder wahrgenommen. So empfindet die Handelsmarine fortdauernd die günstigsten Wirkungen von dem Vorhandensein und der Tätigkeit der Kriegsmarine.

Andererseits sind aber auch die Leistungen der Handelsmarine für Kriegszwecke sehr erheblich. Ich habe schon erwähnt, wie alle Marinen sich die Tätigkeit ihrer Schnelldampfer als Hilfskreuzer für Kriegszwecke zu sichern streben und dafür mehrfach erhebliche Subventionen zahlen. Die deutschen Großreedereien haben ihre Schnelldampfer als Hilfskreuzer mit einem gewissen Schutz der Maschinenanlage gegen Geschosse und mit Vorrichtungen zur Aufstellung von Schnellfeuergeschützen bauen lassen, den Anforderungen des Reichsmarineamts entsprechend. Ihre Ausrüstung liegt bereit. Sie können jeden Augenblick umgewandelt werden. Es stehen demnächst fünf Eildampfer bereit, die weit über die Meere hin entsendet werden können, die jedes ausländische Depeschen-, Transport- und Handelsschiff jagen und einholen, die ihrerseits aber von keinem anderen erfolgreich verfolgt werden können. Auch eine Anzahl minder schneller, aber doch wertvoller Schiffe, die Reichspostdampfer, zahlreiche Trans-

Digitized by Google

port-, Kohlen- und Lazarettschiffe sind zur Verfügung. Nach unserer Gesetzgebung kann im Kriegsfalle das Deutsche Reich über unsere ganze Handelsflotte ähnlich verfügen wie über den deutschen Pferdebestand. (Gesetz über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873, § 23.) In den Reichspostverträgen sind von vornherein die Bedingungen wegen der Übernahme der Reichspostdampfer in den Reichsdienst für Kriegsfälle genau geregelt worden. Das Vorwiegen wertvollsten Dampfermaterials in der deutschen Flotte macht sie auch für solche Zwecke besonders geeignet, ebenso das stete Bestreben, altes Schiffsmaterial abzustoßen und durch neues, vollkommneres zu ersetzen.

Die beste Probe ihrer Leistungsfähigkeit für Kriegszwecke haben unsere Großreedereien abgelegt, als im Sommer 1900 in China der Boxeraufstand losbrach und ganz plötzlich und unerwartet große Truppen-Expeditionen weit über See zu entsenden waren. Da haben der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie einige Dutzend Dampfer mit über 100 000 Tons aus allen Gebieten ihres großen Betriebs herausgenommen, sie innerhalb weniger Tage in die Heimatshäfen disponiert, entlöscht, umgebaut, für die Transporte mit Mannschaftsräumen und Proviant ausgerüstet und sie auf die Minute pünktlich expediert. Ebenso pünktlich sind sie auf der Reede von Taku eingetroffen. Sowohl die erste Entsendung der Seebataillone, wie die späteren einer kriegsstarken Division und einer Ergänzungsbrigade gingen mit absoluter Promptheit vor sich und haben damit in allen Ländern Anerkennung gefunden. Ebenso prompt liefen die Materialtransporte. Auch die drei Lazarettschiffe, die aus der Handelsmarine entnommen und daheim oder in Japan zugerüstet wurden, haben ihren Aufgaben durchaus nach Wunsch entsprochen. Die Pferde für das Expeditionskorps wurden gleichzeitig durch die transportierenden Reedereien in Kalifornien und Australien gekauft und ebenfalls prompt auf den dazu erst herzurichtenden großen Dampfern nach Taku-Reede befördert. Auch die Rücktransporte und ein Versuchspferdetransport durch die Tropen nach Deutschland verliefen gut und brachten eine vielseitige Erfahrung für diesen der deutschen Kriegskraft völlig neuen Dienst.

Diese Erfahrungen konnten sofort angewandt werden, als in den Jahren 1904 bis 1906 der Aufstand in Deutsch-Südwest ausbrach und nach und nach immer größere Trans-

Digitized by Google

porte notwendig machte. Mit Ausnahme einer anfänglichen Pferdesendung von Argentinien auf englischen Schiffen, die sich nicht bewährte und nicht wiederholt wurde, sind alle Transporte durch die Dampfer der Woermann-Linie und anderer hamburgischer Reedereien von Hamburg aus nach Südwest ausgeführt worden. Im Jahre 1904 sind 14 Schiffe mit 42 000 Tons Nettoraum, 1905: 22 Schiffe mit 45 000 und 1906: 20 Schiffe mit 49 000 Tons lediglich für Truppentransportzwecke von Hamburg nach Südwest gegangen, außer den für diese Aufgaben fortdauernd mitbenutzten regulären Dampfern der Woermann-Linie. Die Transportergebnisse stehen hinter denen besonderer englischer Truppen- und Pferdetransportdampfer keineswegs zurück — England hat ja ganze Regimenter regelmäßig über See zu versetzen und auszuwechseln und kann sich für solche Zwecke Spezialschiffe leisten, während wir auf die Hilfe der regulären Kauffahrteischiffe angewiesen sind. Die rasche Zunahme der deutschen Handelsmarine und ihres Wertes verstärkt unter diesen Gesichtspunkten gleichzeitig auch die maritimen Machtmittel des Reichs in ständigem Fortgang. Die Konzentration unserer Großbetriebe und ihre behördlich exakte technische Dienstorganisation macht die Übernahme und Zurüstung von Handelsdampfern in den Reichsdienst und ihre Bereitstellung für bestimmte Reichszwecke organisatorisch besonders leicht.

Abgesehen von Stahl und Holz sind auch die Offiziere und Mannschaften unserer Handelsflotte ein wertvolles Material für unsere Kriegsbereitschaft. Zahlreiche Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine gehören als Offiziere der Reserve der Kriegsmarine an. Nach englischem Vorbild hat der Kaiser bestimmt, daß diese Reserveoffiziere als Führer von ansehnlichen Handelsdampfern das Eiserne Kreuz in ihrer Flagge führen dürfen. Das hat dazu geführt, daß täglich an allen Küsten der Welt dies Zeichen weht, das ebenso wie das Flaggezeigen der Kriegsschiffe die Welt an die Leistungsfähigkeit der deutschen Seewehr erinnert. Auch das ist ein Hilfsmittel der deutschen Politik. Es zeigt den Ausländern, daß wir unsere kleine Kriegsflotte jedenfalls im Kriegsfalle voll ausnutzen, besetzen und auffüllen können und zwar nicht mit vornehmen Nichtstuern, sondern mit Männern, die sturm- und befehlsgewohnt und in jedem Meeresteile der Welt zu Hause sind. Diese Bestimmung wegen des Eisernen Kreuzes in der Flagge ist nicht von Tadel verschont

Digitized by Google

geblieben. Man hat die Befürchtung daran geknüpft, daß die Reeder diese Reserveoffiziere bevorzugen würden, daß sie auf See eine bessere Position erlangen könnten, daß in den Offiziersstand der Handelsmarine damit künstliche Gegensätze hineingetragen würden. Wer das fürchtet, der kennt die deutschen Reeder und Seeleute schlecht. Die Reeder bestimmen über das Aufrücken der Offiziere und die Führung der Schiffe lediglich nach der Bewährung im eigenen Betriebe und nach der eigenen Beobachtung. Jeder ihrer Offiziere muß bei ihnen von der Pike auf dienen. Sie haben auch solche Stellung in der Welt, daß jeder ihrer Angestellten sich zur Geltung bringen kann und zu diesem Zweck die Reserveoffizierseigenschaft nicht braucht. Der Grund der Einrichtung ist der schon angegebene politische. Außerdem spielt wohl die freundliche Meinung des Kaisers mit, den Reserveoffizieren die gesellschaftlichen Annehmlichkeiten und Bequemlichkeiten im Verkehr mit deutschen und fremden Kriegsschiffen und Hafenbehörden zuzuwenden, die aus der Stellung des deutschen Offiziers sich ergeben.

Auch unter den Mannschaftsreserven der Kriegsflotte spielt die über 60 000 Mann starke Besatzung der deutschen Handelsflotte eine große Rolle. Für die Kriegsmarine werden seegewohnte Reservemannschaften immer in erster Linie erwünscht sein. Da ist nun freilich vor einer Überschätzung zu warnen. Je mehr im Kriegsfalle auch die Dampfer der Handelsmarine herangezogen werden sollen, als Hilfskreuzer, Lazarett-, Transport-, Kohlenschiffe und zu irgend welchen Zwecken, desto mehr brauchen sie auch im Kriege ihre Besatzung selbst. Je mehr die Tätigkeit der deutschen Flotte sich über die ganze Welt erstreckt, desto mehr Seeleute werden wahrscheinlich andererseits bei Kriegsausbruch von der Heimat abgeschnitten werden. Also vollzählig ist auf diese Reserven von der Handelsmarine je länger je weniger zu rechnen. Da bedarf neben der Kauffahrteiflotte insbesondere die Seefischereiflotte in Deutschland einer noch weit stärkeren Entwickelung. Die Seefischerei stellt den Engländern, Franzosen, Amerikanern, Italienern, Skandinaviern ihr vorzügliches Material an Seeleuten für die Kriegsmarine zur Verfügung. Bei uns ist das nur in beschränktem Maße der Fall, weil unsere Seefischerei hinter England, Frankreich, Holland, Amerika erheblich zurücksteht und erst noch zu größeren Leistungen entwickelt werden muß. Das ist zweifellos eine der wichtigsten

Digitized by Google

Aufgaben für die nächste Zukunft der deutschen Schiffahrtspolitik, die noch weit energischer als bisher betrieben werden sollte. Die Seeberufsgenossenschaft bezeichnet von ihren Versicherten 55 000 als Besatzung der Kauffahrteischiffe und nur 4300 als Besatzung der Fischereifahrzeuge. Das letztere ist im Verhältnis zu anderen Ländern erst eine verschwindend kleine Zahl, die nach Verstärkung schreit.

XIV.

Die deutsche Zoll- und Handelspolitik auf dem Gebiete der Schiffahrt.

Die deutsche Handelspolitik nimmt außer den Handelszugleich immer auch die Schiffahrtsinteressen in ihren Verträgen wahr. In dieser Hinsicht folgt die deutsche Schiffahrtspolitik der früheren preußischen Praxis, die in England die Abtragung der Navigationsakte und die Herstellung des unbehinderten freien Verkehrs angeregt und gefördert hat. Deutschland ist überall bemüht, seiner Flagge die Behandlung auf gleichem Fuße zu sichern und seinerseits fremden Flaggen diese gleiche Behandlung zu gewähren. Deutschland hat wohl noch die prinzipielle Bestimmung, daß fremde Flaggen mit höheren Abgaben für Schiff und Ladung in deutschen Häfen belegt werden können. Das behält Artikel 54 der Reichsverfassung ausdrücklich dem Reiche vor und versagt es nur den Einzelstaaten. Solche Bestimmung galt in früheren Zeiten nach englischem Vorbild überall als ein fester Bestandteil der Staatsweisheit. Aber sie wird in Deutschland lediglich als Schutz- und Kampfbestimmung benutzt und um ein handelspolitisches Austauschobjekt bereitzuhalten. Denn allen Nationen, die deutsche Schiffe in ihren Häfen und in ihrem Verkehr zulassen, werden auch in den deutschen Häfen tatsächlich gleichberechtigte Verkehrsbedingungen eingeräumt. Diese Gegenseitigkeit und Meistbegünstigung ist in Deutschland ebenso wie in England ganz allgemein eingeräumt worden. Frankreich, Rußland, Amerika und einige kleinere Staaten verfahren anders und behalten auch gegenwärtig noch die Küsten- und Kolonialschiffahrt der eigenen Flagge vor. Als Küstenschiffahrt gilt in dieser Art auch eine Fahrt von Petersburg nach Wladiwostok oder von Neuyork um Kap Horn nach San Franzisko.

Digitized by Google

Das ist für uns nicht von allzu großer Bedeutung, wenn es auch manchen bequemen und vorteilhaften Ausbau unserer Linien und manche zweckmäßige Kombination hindert. Jedenfalls hat es nicht hindern können, daß deutsche Schiffe auch in den Häfen dieser Länder ebenso wie in allen anderen Häfen der Welt häufige Gäste sind und einen großen Teil der internationalen Schiffahrt gerade dieser Länder, die ihre Küstenschiffahrt schützen, besorgen. In den deutschen Häfen braucht unsere Flagge keinen besonderen gesetzlichen Schutz. Sie setzt sich auch im freien Wettbewerb durch, und eine möglichst unbehinderte Konkurrenz überall liegt durchaus in deutschem Interesse. Deshalb wird in Schiffahrtskreisen gelegentlich der Wunsch geäußert, es möchte die durch Ausnahmen praktisch schon ganz beseitigte gesetzliche Bestimmung, wonach die fremde Schiffahrt in den deutschen Häfen benachteiligt werden kann, aus der Gesetzgebung entfernt werden. Angewandt wird sie nicht. Es wäre unklug sie anzuwenden. Sie dient aber ähnlich wie die Bezeichnung Postsubventionen unkundigen oder wenig ehrlichen Politikern im Auslande dazu, um auf die angebliche Benachteiligung der Ausländer in Deutschland hinzuweisen, Repressalien gegen die vordringende deutsche Flagge zu verlangen und für die Forderungen auf Einführung einer Differenzierung der fremden Flaggen sich auf unsere Reichsverfassung zu berufen.

Außer von den speziellen Schiffahrtsbestimmungen der Handelsverträge hängt die Schiffahrt auch von der allgemeinen Richtung der Handelspolitik ab. In der Hauptsache ist unser Außenhandel Seehandel geworden. Man hat berechnet, daß rund 70 % der Ausfuhr- und Einfuhr-Werte über See gehen und kommen und daß die Anteile des Seehandels am stärksten steigen. Außerdem bringen sie den notwendigsten Warenaustausch und die größten Gewinne. Diese Entwickelung könnte aufgehalten werden, wenn mit den Nachbarländern, die hauptsächlich über die Landgrenzen mit uns verkehren, die Handelsbeziehungen besonders gepflegt und die anderen zurückgedrängt werden. Indessen bedroht das System der europäischen Tarifverträge gegenwärtig unseren Seehandel nicht, so lange die Beziehungen zu den überseeischen Staatswesen nicht direkt gestört sind. In dieser Beziehung ist freilich im Augenblick die Zukunft noch unsicher. Weder mit England noch mit Nordamerika ist eine dauernde, befriedigende Ordnung unseres Handelsverkehrs bisher (Anfang

Digitized by Google

1907) erreicht worden. Es schweben Verhandlungen, und im Interesse der großen deutschen Schiffahrtslinien und der ganzen deutschen Reederei ist es dringend zu wünschen, daß sie zu einem glücklichen Ende kommen, freilich auch zu solchem Ende, daß gegen ein hartes und willkürliches Verfahren fremder Zoll- und Hafenbehörden unsere Schiffahrt und unser Export sichere Garantien findet und daß die fremden Schutzzölle nicht bis zu völliger Absperrung gesteigert werden. In ersterer Hinsicht bietet das amerikanische Vertragsprovisorium von 1907 einige Fortschritte. Mit anderen Ländern, insbesondere denen in den Tropen, liegt ein natürlicher Warenaustausch vor, der von der Wirtschaftspolitik ziemlich unabhängig bleiben und auf alle Fälle in seinem Hauptbestand gesichert sein dürfte. Die rasche Entwickelung von Ländern wie Mexiko, Argentinien, Japan, China, Siam, günstige Ernten und gute wirtschaftliche Zustände in anderen Staatswesen in Mittel- und Südamerika und sonst in der Welt lassen eine weitere Ausdehnung unserer Handelsschiffahrt erhoffen.

Die deutsche Zollpolitik entspricht auf dem Gebiete der Schiffahrt dem System der freien Zulassung aller Flaggen. Da hierdurch die deutsche Schiffahrt in den freiesten Zug des internationalen Wettbewerbs in heimischen wie auswärtigen Häfen gestellt ist, so muß sie auch auf gleicher Grundlage, unbehindert durch Zollverteuerungen, überall konkurrieren können. Deshalb ist die Einfuhr von Schiffen zollfrei, nur die Luftyachten ausgenommen. Das hat zur Folge, daß die deutschen Werften wohl, ihren Qualitätsleistungen und ihrer günstigen Lage zu den deutschen Reedereiplätzen entsprechend, etwas teurer, aber nicht viel teurer sein können als die ausländischen, hier insbesondere die englischen. Trotz der freien Zulassung von Schiffen, trotzdem daß England auch heut noch rund 60 % aller Schiffe der Welt baut und für alle Nationen arbeitet, wird bei uns nicht mehr viel ausländisches Schiffsmaterial eingeführt: einige gangbare Typen in Zeiten lebhafter Beschäftigung, wenn die deutschen Werften keine brauchbaren Offerten für rasche Lieferung mehr machen können, einige Modellschiffe von in England schon eingeführten neuen Klassen, die dann nach diesen Probeschiffen in Deutschland probiert und bei Bewährung im Lande selbst weitergebaut werden. Das ist auch für den deutschen Schiffbau zum Segen geworden. Denn dadurch konnten die Reeder mit

Digitized by Google

großer Sicherheit disponieren, rasch neue Typen erproben und dann ganze Gruppen davon in Deutschland herstellen, anstatt nur zögernd einen Dampfer nach dem anderen zu bauen und mit den heimischen Werften gemeinschaftlich die praktischsten Typen erst allmählich auszufinden. Auch einzelne Schiffseinrichtungen, z. B. neue Kessel und andere Neuerungen, haben deutsche Reeder manchmal durch Einzelbestellungen in England studiert, zum Teil dann bald verworfen und dem eigenen Schiffbau so teure und unnütze Experimente erspart. Der kleinen Einfuhr von Schiffen steht ein Arbeiten deutscher Werften für das Ausland gegenüber, insbesondere für hochwertige und leistungsfähige Spezialschiffe der Kriegs- und Handelsmarine, Torpedoboote, schnellste Kreuzer, Postdampfer, Baggerfahrzeuge u. ä.

Muß so der Schiffbau auf gleichem Fuße mit dem Ausland konkurrieren, so mußte er auch gegen die Zollverteuerung der inländischen Materialien geschützt werden. So ist denn auch für die Schiffbaumaterialien Zollfreiheit festgestellt worden. Infolgedessen kann die deutsche Eisenindustrie dem Schiffbau gegenüber nicht ihre höheren Inlandspreise und Kartellpreise voll in Anwendung bringen, sondern muß ihn wie etwa einen ausländischen Abnehmer behandeln, dem auch Spezialpreise nach dem Stande des Weltmarkts gemacht werden. Auch hier gilt die Beobachtung, daß die deutschen Schiffbaumaterialien trotz der freien Konkurrenz etwas teurer sind als die englischen. Dafür aber berücksichtigen die deutschen Werke auch sorgfältig die Wünsche der Werften bei ihren Arbeiten, stellen alle Spezialartikel her. Die Schiffbau-Stahlvereinigung sorgt dafür, daß die Werften an einer Stelle in Deutschland ihren ganzen Bedarf restlos bestellen und erhalten können, während sie bei den isolierten englischen Werken erst herumsuchen müßten, wo die einzelnen Stücke zu haben sind, und gangbare Artikel wohl billiger, seltene aber eventuell überhaupt nicht bekämen. So liefern heut die deutschen Werke dem Schiffbau den weitaus größten Teil seines Materials. Nur kleine Reste kommen noch aus England, hauptsächlich nur, wenn die deutsche Industrie zu stark beschäftigt ist und nicht prompt liefern kann. So wird berichtet, daß aus diesem Grunde der deutsche Schnelldampfer Kaiser Wilhelm der Große in Stettin aus englischem Material erbaut worden sei.

Digitized by Google

Eine direkte Förderung des deutschen Schiffbaus haben wir nur auf sehr beschränkten Gebieten. Für die Dampfer der Reichspostlinien ist die Erbauung auf deutschen Werften vorgeschrieben worden. Das hat zur wichtigsten Folge gehabt, daß der Norddeutsche Lloyd, um möglichst alle Dampfer für diese Linien benutzen zu können, nur noch in Deutschland bauen läßt. Ferner werden die Kriegsschiffe ausschließlich in Deutschland erbaut. Aber die große Masse der deutschen Reeder behält doch die Wahlfreiheit der Werft. Deshalb besteht die preisregulierende Wirkung des Wettbewerbs fort. Die deutschen Werften müssen sich in Preisen und Leistungen stets ungefähr auf die gleiche Linie mit den englischen stellen und auf gleicher Höhe halten.

Der freien Einfuhr der Schiffe entspricht das deutsche Flaggenrecht. Das Reich gewährt die deutsche Handelsflagge allen Schiffen, die in deutschem Besitz sind, auch wenn sie im Auslande erbaut wurden. Es schreibt nicht einmal vor, daß die deutschen Schiffe ganz oder überwiegend deutsche Besatzung haben müßten. Das ist nicht nötig. Ohnehin überwiegen auf unseren Schiffen die deutschen Seeleute vollständig. Die kleinen Gruppen von Österreichern, Skandinaviern, Engländern und anderen Landsleuten, auch das farbige Heizerpersonal in den Tropen, entsprechen natürlichen Verkehrs- und Arbeitsverhältnissen und sind in keiner Weise bedenklich. Dafür dient ein Teil der deutschen Seeleute zeitweise auf englischen Schiffen, was für ihre Ausbildung durchaus nicht schadet.

Wir haben in Amerika die prinzipiell entgegengesetzte Schiffahrtspolitik vor Augen: einen konsequent durchgeführten Schutz auf allen einschlägigen Gebieten. Amerika besteuert die Einfuhr von Schiffbaumaterialien, gewährt deshalb zum anderweiten Schutz seines Schiffbaues nur den im Inlande erbauten Schiffen die Nationalflagge und behält dann dieser Flagge die Küstenschiffahrt vor. Das ist denn auch fast ihr einziges Tätigkeitsfeld. Zu internationalem Wettbewerb sind die amerikanischen Schiffe größtenteils ungeeignet, weil sie um ein Drittel teurer sind, als die englischen Werften gleiche Schiffe bauen. Die stählende Luft des freiesten Wettbewerbs, wie sie die deutsche Schiffahrts- und Schiffbaupolitik durchweht, hat sich durch die Praxis durchaus als die günstigste Lebensbedingung gezeigt.

Digitized by Google

XV.

Sozialpolitik auf See. Seemannsschutz.[1])

Der staatlichen Wirtschaftspolitik haben wir auf dem Gebiete der Schiffahrt nur einen beschränkten Anwendungskreis zuerkennen können. Dagegen hat die Sozialpolitik, die Sorge für die in der Schiffahrt arbeitenden und auf die Schiffahrt angewiesenen Volkskreise gerade in diesem eigenartigen und gefahrenumdrohten Gewerbe ein großes und segensreiches, freilich auch schwieriges und tiefeinschneidendes Arbeitsfeld.

Die Seemannspolitik hat erst neuerdings weitergehende und einheitliche Regelung gefunden, so daß wir jetzt im wesentlichen den ganzen Seemannsschutz in der Seemannsordnung und die ganze Seemannsversicherung in der Seeberufsgenossenschaft einheitlich zusammengefaßt finden. Unverkennbar hat die Seemannspolitik für den Augenblick der deutschen Reederei empfindliche Lasten auferlegt und einschränkend auf ihre Rentabilität gewirkt. Von höherem Gesichtspunkte aber ist dennoch auch diese Sozialpolitik eine wirtschaftspolitische Maßregel; sie dient dazu, den Reedern dauernd ein so zahlreiches und tüchtiges Personal zuzuführen und zur Verfügung zu halten, wie es gerade die deutsche Schiffahrt bei ihrer ständigen Ausdehnung und bei ihrem Streben nach Qualitätsleistungen braucht. Ohne tüchtige Seeleute kein zuverlässiger Dienst; ohne zuverlässigen Dienst keine umfassenden Betriebe! Ohne umfassende Betriebe ist für die deutsche Schiffahrt nicht die höchste Ausdehnungs- und Gewinnmöglichkeit zu erlangen.

Dieser Doppelcharakter der Sorge für das Fortkommen der Seeleute und zugleich für das Gedeihen der Schiffahrt tritt ganz besonders bei allen Aufwendungen für *Schulung und Fachunterricht* klar zutage. In dieser Hinsicht ist eine positive Staatsfürsorge angebracht und notwendig, und Deutschland hat es daran auch seit jeher nicht fehlen lassen. Besondere Fachschulen, Navigationsschulen und andere, bestehen längs der ganzen deutschen Küsten und vermitteln die Kenntnisse, die für die Steuermanns-, Kapitäns- und Maschinistenprüfungen und für

1) Zu diesem ganzen Abschnitt ist zu vergleichen: Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Band 103 und 104: Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. Leipzig 1902/3.

Digitized by Google

die Erlangung der Offiziersstellen in der Handelsmarine erforderlich sind. Ein fester Ausbildungsgang ist die Vorbedingung für die Zulassung zu den Prüfungen. Außer den vorgeschriebenen Kenntnissen muß eine bestimmte Fahrtdauer im praktischen Schiffsdienst nachgewiesen werden. Alle Kapitäne und Schiffsoffiziere durchlaufen somit die Seemannslaufbahn von ihren untersten Stellungen an, lernen die Lage, die Aufgaben und die Persönlichkeit ihrer späteren Untergebenen gründlich kennen. Auf diese allen gemeinsame praktische Ausbildung legt die deutsche Seeschiffahrt mit Recht besonderen Wert.

Früher waren nun ganz allgemein die Segelschiffe die hohe Schule der seemännischen Ausbildung auch für das Dampferpersonal. Jetzt aber überwiegt in der Schiffahrt allmählich der Dampfer derart, daß nicht mehr Segler genug vorhanden sind, um alle Deckmannschaften der Dampfer ausbilden zu können. Im regulären Dampferbetrieb aber ist die Gewandtheit kaum zu erlernen, die jeden Mann an Deck befähigt, in Zeiten der Not und außergewöhnlicher Schwierigkeiten sich zurechtzufinden und die geeigneten Hilfsmittel sofort zu ergreifen. Deshalb hat man in mehrfacher Form nach Ersatz gesucht. Um 1900 sind Reeder und Freunde des Seewesens zur Bildung eines „Deutschen Schulschiffvereins" für die Handelsmarine zusammengetreten, der einen großen Segler als Schiffsjungen-Schulschiff erbaut und in Fahrt gestellt hat, um auf ihm praktische Seeleute und zwar sowohl die späteren Offiziere wie die späteren Matrosen und Unteroffiziere durch den Dienst als Schiffsjungen und Leichtmatrosen und zugleich schulmäßig in allen Fertigkeiten und den notwendigsten Kenntnissen des Seemanns zu unterrichten. Alle deutschen Uferstaaten unterstützen den Verein, an dessen Spitze der Großherzog von Oldenburg steht. Daneben hat der Norddeutsche Lloyd zwei große Segler als Kadettenschulschiffe in seinen Betrieb eingestellt, um den großen Bremer Reedereien hier speziell für ihren Offiziernachwuchs ein geeignetes Personal heranzuziehen. Die Hamburger Reederei hat ein etwas anderes Verfahren eingeschlagen, sie hat, abgesehen von ihrer starken Beteiligung am Schulschiffverein, den „Hamburgischen Verein Seefahrt" gegründet, und dieser hat mit den Seglerreedereien, die gerade in Hamburg noch ziemlich zahlreich und leistungsfähig vorhanden sind, Abkommen getroffen, nach denen die

Digitized by Google

Kapitäne dieser Segler kleinere Gruppen von Jungen an Bord nehmen und gegen eine Entschädigung ihre Ausbildung mit besonderer Sorgfalt leiten. Einzelne Reedereien in Hamburg, Emden und anderswo haben ähnliche Einrichtungen für sich in kleinerem Umfang ins Leben gerufen.

Mit den Schulschiffen ist die moderne Großschiffahrt in der gleichen Lage wie die Großindustrie mit den Lehrwerkstätten. Sie sind nötig geworden, weil und soweit die alte Art der sorgfältigen Ausbildung in der Praxis des Kleinbetriebs nicht mehr zu haben ist und nicht mehr funktioniert. Wo noch eine Anlehnung direkt an die Seglerpraxis möglich ist, verdient diese vielleicht den Vorzug. Denn die gleichmäßige Ausbildung der späteren Kapitäne und der späteren Matrosen, das Aufsteigen aus dem Matrosen- zum Schiffsoffiziersstande lediglich auf Grund der bewiesenen Berufstüchtigkeit und Berufsbildung bleibt immer das Erwünschteste, namentlich bei dem engen Verhältnis, in dem an Bord alle Teile der Schiffsbesatzung miteinander arbeiten, leben und auskommen müssen. Eine abgesonderte Kadettenbildung, die den Offizier den Mannschaften entfremdet und das Aufsteigen für die ärmeren Volkskreise abschneidet, würde unerfreulich sein. Beim Seemannsstand ist es jetzt noch möglich, ganz aus eigenen Mitteln die Laufbahn zu machen. Der intelligente Matrose kann mit selbstverdienten Mitteln die Vorbereitung zum Steuermannsexamen und ebenso der Steuermann die Vorbereitung zum Kapitänsexamen bestreiten und kann dann auch aufsteigen. Freilich muß die moderne Schiffahrt erhebliche Anforderungen an die Kenntnisse und an die Bildung ihrer Offiziere stellen, die in verschiedenen Sprachen mit den verschiedensten Behörden und Firmen in allen Weltteilen und Branchen fertig werden und die Reederei selbständig vertreten müssen, so daß eine möglichst gute Schulbildung nach dieser Richtung hin große Vorteile bietet. Aber mit Begabung und Eifer können diese Kenntnisse auch durch eigenes Streben nachgeholt werden, und die Praxis des Seemannsstandes und der Schiffsoffizierstätigkeit trägt selbst viel dazu bei, den Bildungsfähigen zu bilden. Zeit zum Arbeiten und Gelegenheit zu vielseitiger Information bietet der Beruf. Die Fachbüchereien der Schiffe werden immer reicher ausgestattet, und erfreulicherweise greift auch die Bereitstellung besonderer Mannschaftsbüchereien mit allgemein belehrendem und

Digitized by Google

unterhaltendem Inhalt in mehreren Sprachen durch die Reedereien um sich.[1])

Die Großreedereien ergänzen die staatlichen Anforderungen, die an alle Kapitäne, Steuerleute und Maschinisten gestellt werden, noch durch die Regelung des Aufsteigens im eigenen Betriebe. Sie verlangen, daß alle ihre Offiziere, Kapitäne und Maschinisten bei ihnen von unten auf gedient haben, als vierte Offiziere oder Maschinenassistenten anfangen, auch wenn sie schon alle Examina gemacht haben und anderswo in höherer Stellung waren, und daß sie dann unter ständiger Aufsicht der Schiffsinspektionen, die aus den tüchtigsten und erfahrensten Kapitänen und Ingenieuren zusammengesetzt sind, aufrücken. Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd haben auf das staatliche Maschinistenexamen für die eigenen Betriebe noch einen besonderen technischen Lehrgang, einen Fachschulbesuch des „Technikums" und eine Abschlußprüfung für Schnelldampferingenieure gesetzt, um für das überaus wertvolle und wichtige Material der größten Schiffsmaschinen vollwertig durchgebildete Betriebsleiter zu haben.

So sorgen mancherlei Fachbildungsanstalten für das Offizierkorps der deutschen Handelsmarine. Das spielt schon numerisch unter den ganzen Schiffsbesatzungen eine wichtige Rolle. Für 1906 wird amtlich das ganze Personal der deutschen Handelsflotte auf 64 000 Mann angegeben — es ist natürlich mit der Tonnage in ständigem Steigen — darunter sind 12 500 Kapitäne und Schiffsoffiziere des Deck-, Maschinen- und Verwaltungsdienstes, außerdem 51 500 Mannschaften. Wenn wir beachten, daß auch unter den Mannschaften noch Tausende junger Leute sind, die in Durchgangsstellungen und in Vorbereitung zum Schiffsoffiziersberuf sich befinden, so erhellt daraus am besten das Vorwiegen von Intelligenz und hoher Berufsbildung im Seemannsstande. Auf Segelschiffen haben wir 2 900 Offiziere und 9 900 Mann, auf Dampfern 9 400 Offiziere und 40 900 Mann, außerdem auf Schleppschiffen 250 Offiziere und 650 Mann. Auf längere Perioden angesehen ist im Verhältnis zur Tonnage und noch mehr zur Transportleistungsfähigkeit die Besatzung der Schiffe stark zurückgegangen. Ein Dampfer mit einigen tausend Tons kommt heut mit der gleichen Besatzung

1) K. Thieß, Mannschaftsbüchereien an Bord. Berlin 1905.

Digitized by Google

aus wie früher ein Vollschiff von einigen hundert Tons. Der deutsche Seemannsstand wächst also längst nicht in dem Tempo wie die deutsche Reederei. Speziell in den letzten Jahren stellt sich die Entwickelung so, daß auf den Segelschiffen jetzt pro Ton die Mannschaft abnimmt, weil die kleineren, aber stark bemannten Arten der Barken und Briggs abkommen und die großen Riesensegler durch Hilfsmaschinen an Personal sparen. Dagegen ist auf den Dampfern die Mannschaft nicht nur absolut, sondern auch im Verhältnis zur Tonnage augenblicklich etwas im Zunehmen, weil die starkbemannten Passagierdampfer mit großem Maschinen- und großem Bedienungspersonal gerade in den letzten Jahren immer mehr in den Vordergrund treten.

Das führt uns darauf, daß heut die Zusammensetzung der Schiffsmannschaft gegen die Zeit vor etwa dreißig Jahren sich sehr verändert hat. Damals hatten wir noch überwiegend kleinere Segelschiffe, und die Besatzung von rund 40 000 Mann war fast durchweg seemännisches Personal. Selbst der Schiffskoch und die Schiffshandwerker waren in der Hauptsache seemännisch ausgebildet. Das ist anders geworden. Von der Gesamtzahl von 64 000 Mann kommen auf das seemännische Personal nur noch knapp die Hälfte, 31 600 Mann, einschließlich von 7800 Schiffsoffizieren; davon wie schon erwähnt 12 800 auf Seglern, so daß 18 800 für die Dampfer bleiben. Diese Gruppe wird auf den Dampfern an Stärke schon etwas übertroffen vom Maschinenpersonal, das 19 800 Mann einschließlich von 4300 Maschinisten mit Offiziersrang umfaßt. Als dritte selbständige Gruppe gesellen sich dazu die Köche, Stewards, Küfer, Barbiere, Buchdrucker, Musiker, überhaupt eine große Mannigfaltigkeit von Berufen für Verpflegung, Bedienung und Verwaltung, zusammen 12 600 Mann mit 500 Angestellten im Offiziersrang: Ärzten, Zahlmeistern, Proviantmeistern. Für diese ganze große Zahl von mannigfaltigen Angestellten haben die Reeder und hat die Staatsgewalt in geeigneter Weise zu sorgen. Von diesem ganzen Personal entfallen allein 12 000 in den einen Betrieb der Hamburg-Amerika-Linie und wohl noch etwas mehr in den des Norddeutschen Lloyd. Diese Reedereien haben eigene große Verwaltungsabteilungen, denen die Verpflegung, Annahme, Versicherung und Versorgung des Personals obliegt. Andere, kleine Reeder haben dafür keine fachmäßig geschulten Spezialbeamten. Auch insofern hat es

Digitized by Google

der Gesetzgeber mit sehr mannigfaltigen Verhältnissen zu tun, die alle berücksichtigt sein wollen.

Den Seemannsschutz hat das neue Deutsche Reich von vornherein für eine seiner vornehmsten Aufgaben gehalten. Schon sehr bald nach Gründung des Reichs erfolgte in der deutschen Seemannsordnung vom 22. Dezember 1872 die Regelung dieses Schutzes. Diese Seemannsordnung hat dann dreißig Jahre gegolten. Die meisten ihrer Bestimmungen haben sich bewährt, indessen mußten sich doch mit der Zeit einige als verbesserungsbedürftig, namentlich aber manche als ergänzungsbedürftig herausstellen, so daß in den neunziger Jahren der Ruf nach einer Reform dieser Gesetzgebung immer lebhafter wurde. Nach langen parlamentarischen Kämpfen und Verhandlungen ist dann schließlich im Jahre 1902 die jetzige ausführlichere „Seemannsordnung vom 2. Juni 1902" erlassen worden.[1]) Es ist erklärlich, daß solche Bestimmungen nicht ohne schwere Kämpfe und Meinungsverschiedenheiten durchzusetzen sind. Denn gerade in der Seeschiffahrt bieten die Bestimmungen größere Schwierigkeiten als in anderen Betrieben. Es soll auf der einen Seite den Seeleuten gerade in der Einsamkeit abgelegener Meerschiffe, wo sie kein Polizeibureau und keinen Rechtsanwalt erreichen, auch nicht aussteigen und sich einer schlechten Behandlung entziehen können, der notwendige Schutz absolut sichergestellt und gewährleistet werden. Es soll andererseits die auf freiem Weltmeer ebenfalls durchaus unentbehrliche strengste Disziplin, Autorität und Befehlsgewalt der Vorgesetzten nicht gefährdet werden. Die deutschen Seeleute sollen die Wohltaten der fortgeschrittenen deutschen Arbeiterpolitik möglichst weitgehend genießen. Das deutsche Schiffahrtsgewerbe aber soll in der Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkte keinen unersetzlichen Schaden davontragen. Das macht Kompromisse zwischen den verschiedenen Anforderungen und Anschauungen nötig, die keiner Partei ganz gerecht werden, mit denen aber

1) Von den Ausgaben der Seemannsordnung nenne ich die in dem für unser Thema äußerst wertvollen, vielseitigen Buche: E. Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. Mit Erläuterungen und Ergänzungen. 2. Aufl., 12. Abdruck. Berlin 1906. — Darin sind auf 1124 Seiten alle Gesetze, Gesetzesteile, Verordnungen, Bekanntmachungen usw. zusammengestellt und kurz erläutert, die gegenwärtig für die deutsche Seeschiffahrt gelten.

Digitized by Google

alle Parteien sich abzufinden haben. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre scheint im großen und ganzen die Aufgabe des Interessenausgleiches auch wohl gelungen zu sein. Freilich ist die Handhabung der Disziplin an Bord nach Ansicht der Offiziere schwerer, der Betrieb nach Meinung namentlich der kleineren Reeder teurer geworden. Aber die deutsche Schiffahrt ist diesen Schwierigkeiten doch wohl gewachsen.

Das neue Gesetz unterscheidet unter der Besatzung die drei Gruppen des „Kapitäns" (die neue Seemannsordnung hat dies alteingeführte Wort auch im Gesetz an Stelle von „Schiffer" wieder zu Ehren gebracht), des „Schiffsoffiziers" (der staatliche Befähigungsnachweise als Steuermann oder Schiffsmaschinist hat, dazu Ärzte, Proviantmeister und Zahlmeister), und des „Schiffsmanns". Schiffsmann ist jede sonstige zum Dienst auf den Schiffen während der Fahrt für Rechnung des Reeders angestellte Person; auch die Stewardessen gehören unter das Recht des Schiffsmanns. Über die Zahl der Offiziere, die das Schiff haben muß, und über die Befähigungsnachweise der Kapitäne und Offiziere hat der Bundesrat besondere Bestimmungen erlassen. Für Küstenfahrt und europäische Fahrt sind da die Anforderungen geringer als für die große Fahrt über den Ozean. Die alte Seemannsordnung kannte die jetzt so wichtige besondere Gruppe der Schiffsoffiziere noch nicht. Jetzt sind aber Bestimmungen getroffen, die das Vorgesetztenverhältnis an Bord außer des Kapitäns auch der Offiziere der Mannschaft gegenüber und untereinander zweifelsfrei regeln; ergänzend ist dem Reeder oder dem Kapitän solche Regelung zur Pflicht gemacht worden.

Ein besonderer Abschnitt der Seemannsordnung enthält genaue Bestimmungen über die Annahme der Seeleute, ihre Musterung. Besonderen Behörden, den Seemannsämtern, ist die Kontrolle dieser ganzen Anstellungsverhältnisse zugewiesen worden. Das Seefahrtsbuch jedes einzelnen Schiffsmanns beurkundet seine Anstellungsverhältnisse. Die Anmusterung ist die Verlautbarung des mit dem Schiffsmann abgeschlossenen Anstellungs- oder Heuervertrags von dem Seemannsamte. Dabei muß sowohl der Schiffsmann wie der Kapitän oder ein Vertreter der Reederei zugegen sein. Vor Antritt oder Fortsetzung der Reise muß die Anmusterung erfolgen, soweit das nur irgend ohne Verzögerung der Reise zu machen ist. Die Musterrolle, die Ausfertigung über

Digitized by Google

die Musterungsverhandlung, enthält auf jeden Fall Namen und Nationalität des Schiffes, Namen und Wohnort von Kapitän und Schiffsmann, die Abmachungen des Heuervertrags über Höhe der Heuer (Lohn), Überstundenlohnsatz, Vertragsdauer und Art der Reise, Gewährung von Speise und Trank und anderes. Ebenso ist die Abmusterung und das Verhalten bei Verhinderung zum Diensteintritt formell streng geregelt worden, und alle Änderungen in den Mannschaftsverhältnissen sind an das Seemannsamt zu melden. Während des Dienstverhältnisses verwahrt der Kapitän das Seemannsbuch. Mit Beendigung des Dienstes erhält es der Schiffsmann zurück. Dieser hat auch Anspruch auf ein besonderes Dienstzeugnis.

Abgesehen von dem formellen Verfahren bei der Musterung ist auch über den Inhalt des Heuervertrages näheres bestimmt worden. Die alte Art, den Heuervertrag immer für eine Reise abzuschließen, wird bei den großen Linienreedereien heut seltener angewandt und ist schon häufig durch den Heuervertrag auf unbestimmte Zeit oder auf ein Jahr ersetzt worden. — Außer den Ordnungsvorschriften über den Dienstantritt ist die unweigerliche Gehorsamspflicht des Schiffsmanns im Schiffsdienst dem Kapitän, den Schiffsoffizieren und sonstigen ihm bestimmten Dienstvorgesetzten gegenüber festgelegt. Er muß zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten verrichten. Ohne Erlaubnis darf er das Schiff nicht verlassen. Jedoch darf ihm in Häfen des Reichsgebietes der Urlaub in der dienstfreien Zeit ohne triftige Gründe nicht verweigert werden.

Die Schiffsarbeiten im Hafen und auf der Reede sollen nur in dringenden Fällen über zehn Stunden täglich hinaus verlängert werden. In den Tropen ist die Zeit des Schiffsdienstes auf acht Stunden beschränkt, wobei der Wachtdienst eingerechnet ist. Für Schiffsoffiziere freilich ist kein Maximalarbeitstag festgesetzt worden, sondern nur eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb von vierundzwanzig Stunden im Hafen und auf der Reede. Weitere Arbeit ist den Mannschaften als Überstundenarbeit zu vergüten, soweit sie nicht nur zur Verpflegung und Bedienung an Bord und zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr geschieht.

Auf See ist die Arbeitszeit anders geregelt. Da ist jetzt das „Wache um Wache"-gehen für Decks- und Maschinenpersonal vorgeschrieben, soweit es sich nicht um ganz kleine Fahrten von

Digitized by Google

weniger als zehn Stunden Dauer handelt. Dampfschiffe der transozeanischen Fahrt haben drei Wachen für das Maschinenpersonal einzurichten; sonst gehen zwei Wachen. Diese Wachen wechseln alle vier Stunden, am Nachmittag treten bei dem üblichen System zwei zweistündige Wachen dazwischen, so daß sich die Dienststunden für die einzelnen Leute von Tag zu Tag verschieben. Im Hafen und auf der Reede soll ferner Sonntags- und Festtagsarbeit einschließlich des Wachtdienstes nur gefordert werden, soweit sie unumgänglich oder unaufschieblich oder für den Personenverkehr nötig ist. Löschen und Laden ist an Sonn- und Festtagen nur für Postdampfer zulässig und wird dann als Überstundenarbeit vergütet. Auch auf See soll an Sonn- und Festtagen nur die unbedingt nötige und dringliche Arbeit verlangt werden.

Für Seegefahr sind die weitergehenden Verpflichtungen der alten Seemannsordnung bestehen geblieben. Da „hat der Schiffsmann alle befohlene Hilfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten und darf ohne Einwilligung des Kapitäns, solange dieser selbst an Bord bleibt, das Schiff nicht verlassen". Bei Schiffbruch muß er zur Rettung, Bergung und Verklarung mitwirken. Für diese Notarbeiten gibt es natürlich keinen Maximalarbeitstag.

Über die Heuerzahlung ist bestimmt worden, daß diese mangels anderer Verabredung erst nach Beendigung des Dienstverhältnisses fällig wird. In einem Hafen, in dem das Schiff entlöscht wird, kann aber der Schiffsmann die Hälfte der schon verdienten Heuer verlangen, wenn er schon drei Monate angestellt ist. Diese Anforderung kann er alle drei Monate wiederholen. Bei der Anstellung auf Zeit kann die Heuer bei jedesmaliger Rückkehr in den Ausreisehafen beansprucht werden. Die Zahlung erfolgt an den Schiffsmann persönlich in bar, möglichst von dem Seemannsamt, keinesfalls in einer Gast- oder Schankwirtschaft; das ist ausdrücklich untersagt worden. Das Seemannsamt ist verpflichtet worden, auf Wunsch eines Seemanns die Heuer ganz oder teilweise in Empfang zu nehmen und sie im Auftrage des Schiffsmanns an auswärtig lebende Angehörige oder an Sparkassen gebührenfrei zu übermitteln. Die gleiche Aufgabe haben übrigens schon vor dieser gesetzlichen Anordnung die Heuerbureaus der großen Reedereigesellschaften übernommen gehabt. Vorschußzahlungen und Handgelder werden nach Ver-

Digitized by Google

einbarung oder mangels einer Vereinbarung nach Ortsgebrauch gewährt. Vorschußzahlungen darf der Kapitän statt in baar in Anweisungen auf die Reederei geben, die nur dann honoriert werden, wenn bei der Ausreise sich der Mann wirklich an Bord befindet. Über die Berechnung der Überstundengelder ist eine genaue Kontrolle vorgeschrieben, ebenso ist die Ergänzung der Mannschaft unterwegs vorgeschrieben und die Entschädigung, wenn durch Lücken in der Mannschaft Mehrarbeit entsteht und wenn und solange die Beschaffung geeigneten Ersatzes durchaus unmöglich ist. Für die Schiffe, die mehr als zwei Jahre auswärts sind, ist eine zwingende Aufbesserung der Heuern durch Gesetz vorgeschrieben worden. — Die Beköstigung muß der Reeder stellen oder auf Grund besonderer Abrede dafür eine Geldentschädigung geben, was bei Küstenfahrt auf Wunsch der Mannschaften öfter vorkommt. Ebenso muß ein geeigneter Wohnraum gestellt werden. Über die Beköstigung, die sich an den Ortsgebrauch des Heimathafens anschließt, bestimmen die Landesregierungen, über den Wohnraum erläßt der Bundesrat Bestimmungen.

Wenn ein Schiffsoffizier oder mindestens drei Seeleute beim Seemannsamt Beschwerde erheben, daß ihr Schiff nicht seetüchtig oder daß seine Vorräte an Speisen und Getränken ungenügend oder verdorben seien, muß das Seemannsamt unter Zuziehung von Sachverständigen und der Beschwerdeführer eine Prüfung veranlassen, und wenn die Beschwerde begründet ist, Abhilfe anordnen, andererseits auch, wenn diese nicht geschaffen wird, den Offizier und Schiffsmann seiner Verpflichtung entbinden. — Im übrigen sind ausführliche Bestimmungen erlassen worden, unter welchen Bedingungen und Umständen der Schiffsmann und auch der Kapitän das Dienstverhältnis beenden kann; dabei sind die Ansprüche auf Zurückbeförderung in den Heimathafen geregelt worden. Das Recht der Entlassung ist auf ganz bestimmte notwendige Fälle beschränkt, und für solche Fälle sind die Leistungen des Reeders ebenfalls gesetzlich festgelegt.

Der genauen Formulierung der Rechte der Schiffsleute stehen die festumrissenen Disziplinarrechte des Kapitäns und seiner Vertreter, des Ersten Offiziers und des Ersten Maschinisten, gegenüber. Die Vorgesetzten sind auf die notwendigsten und mildesten Mittel zur Aufrechterhaltung der Disziplin beschränkt,

Digitized by Google

in diesen noch durch die Protokollierungspflicht genau kontrolliert, in ihnen aber auch sichergestellt.

Den Beschluß der Seemannsordnung bilden zahlreiche Strafandrohungen gegen Schiffsmann, Kapitän und Offizier und Reeder, die gegen die zwingenden, der Abänderung durch Vertrag durchweg entzogenen Bestimmungen der Seemannsordnung fehlen. Die meisten der Straftaten urteilt das Seemannsamt in sehr vereinfachtem Verfahren ab. Über dies Verfahren sind gleichfalls Bestimmungen getroffen und das Seemannsamt ist besonders verpflichtet worden, in Streitfällen zwischen Kapitän und Mannschaft vorerst gütliche Beilegung und Vereinbarung zu versuchen.

Abgelehnt ist bei den Verhandlungen über die neue Seemannsordnung der Vorschlag auf Einrichtung besonderer See-Schöffengerichte, um auch andere, mit der Seemannsordnung nicht zusammenhängende Straftaten der Seeleute prompt abzuurteilen. Da der Seemann bei seinem Beruf immer als fluchtverdächtig gilt, wird er durch das allgemeine Gerichtsverfahren mehr als andere mit Untersuchungshaft belastet. Allgemeine Bedenken gegen die immer größere Zersplitterung unserer Rechtsprechung nach Berufen haben aber da im Wege gestanden. Ebenso ist der Wunsch nach Einführung der Koalitionsfreiheit an Bord, der Vereins- und Versammlungsfreiheit auf dem Schiffe als mit der Disziplin unvereinbar abgewiesen worden.

Durch ergänzende Gesetze ist die Stellenvermittlung für Schiffsleute, die früher zu vielen Klagen Anlaß gegeben hat, in befriedigender Form geregelt worden. Das Gewerbe der Stellenvermittler ist mit solchen Kontrollen und Schutzvorschriften umgeben worden, daß eine Ausbeutung der Seeleute bei der Stellenvermittelung sehr erschwert worden ist. Der Hauptteil der Vermittelung fällt heute überdies den eigenen Heuerbureaus der Großreedereien und der Reedervereine zu. Insbesondere darf das Gewerbe der Stellenvermittelung nicht mit dem gewerbsmäßigen Wohnungsvermieten oder mit Schankwirtschaft, Handel mit Ausrüstungsgegenständen oder geistigen Getränken, mit Geldwechsel- und Pfandleihgeschäften verbunden sein. Es soll alles vermieden werden, was einen versteckten Stellenwucher begünstigen könnte. Die Gebühren werden durch Taxen festgesetzt.

Digitized by Google

XVI.

Die Seemannsversicherung.

Ist auf diese Weise durch die Seemannsordnung und ihre Ausführungsorgane der Seemannsschutz weitgehend und einheitlich geregelt worden, so kommt für die Seemannsversicherung jetzt ebenfalls im wesentlichen eine einzige Stelle in Betracht.

Die Krankenversicherung fällt für den Seemannsstand fort, weil die Krankenversorgung den Reedern in dem gleichen Umfange wie sonst den staatlich vorgeschriebenen Versicherungskassen auferlegt worden ist. Darüber bestimmt ebenfalls die Seemannsordnung, daß der Reeder die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung trägt, wenn der Schiffsmann nach Anmusterung oder Diensteintritt erkrankt oder eine Verletzung erleidet. Die Verpflichtung dauert noch sechs Monate nach dem Verlassen des Schiffs fort. Der Reeder darf den Erkrankten in eine Krankenanstalt überweisen und aus dem Auslande mit Bewilligung des Seemannsamtes und des behandelnden Arztes in eine deutsche Krankenanstalt überführen lassen. Der im Auslande erkrankte Seemann hat jedenfalls auch Anspruch auf freie Zurückbeförderung. Während der Dauer des Aufenthaltes in einer Krankenanstalt erhält der Schiffsmann im allgemeinen keine Heuer. Hat er jedoch aus seiner Heuer Angehörige ganz oder überwiegend zu unterhalten, so muß für diese der Reeder ein Viertel der Heuer zahlen. Stirbt der Schiffsmann während der Fürsorgepflicht des Reeders, so hat dieser die Bestattungskosten zu tragen.

Für die Unfallversicherung der Seeleute und anderer bei der Seeschiffahrt beteiligter Personen ist am 13. Juli 1887 ein besonderes Gesetz erlassen worden, daß sich an die übrigen deutschen Unfallversicherungsgesetze eng anschließt. Unter dem 30. Juni 1900 ist das Seeunfallversicherungsgesetz in neuer, jetzt geltender Form beschlossen worden. Die Organisation dieser Versicherung ist der Seeberufsgenossenschaft mit dem Sitz in Hamburg für das ganze Reichsgebiet übertragen worden. Die ganze Verwaltung der Seeberufsgenossenschaft spielt sich in den allgemein üblichen Formen mit Sektionen, Genossenschaftsversammlung, Vorstand, Bureau und Vertrauensmännern ab. Mitglieder sind die Reedereien. Sie zahlen für jedes Fahrzeug auf

Digitized by Google

Grund einer dafür geschätzten, durchschnittlichen Besatzungsziffer die Umlagen.

Die Unfallversicherung gilt für Kapitäne, Schiffsoffiziere und Mannschaften aller Art auf deutschen Schiffen; auch für die in deutschen Häfen auf den Schiffen beschäftigten sonstigen Personen. Es werden im Falle der Verletzung durch Unfall gewährt freie ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heil- und Hilfsmittel, sodann aber eine Rente für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit. Die Vollrente beträgt $66^2/_3$ % des Jahresarbeitsverdienstes.

Im Falle der Tötung ist ein Betrag von mindestens 50 M. als Sterbegeld zu zahlen, die Berechnung ist näher bestimmt; außerdem eine Hinterbliebenenrente, die für die Witwe bis zum Tode oder zur Wiederverheiratung 20 % des Jahresarbeitsverdienstes des Getöteten beträgt, für jedes Kind bis zu seinem 15. Lebensjahr ebensoviel. Bei Wiederverheiratung erhält die Witwe 60 % des Jahresverdienstes als Abfindung. Auch Eltern und Großeltern, die der Getötete unterhalten hat, wird bei Bedürftigkeit eine Rente von zusammen 20 % des Jahresarbeitsverdienstes gewährt, desgleichen hinterbliebenen elternlosen Enkeln bis zum 15. Lebensjahre. Alle Hinterbliebenen zusammen dürfen jedoch höchstens 60 % des Jahresarbeitsverdienstes erhalten. Kommt mehr Anspruch heraus, so fallen gegen Ehegatten und Kinder zunächst die anderen Verwandten aus, bei Ehegatten und Kindern wird der Anteil jedes einzelnen entsprechend gekürzt. Nach den gegenwärtigen Durchschnittslöhnen macht eine Vollrente 667 Mk., eine Witwenrente 200,20 M. aus, die Höchstleistung an alle Hinterbliebenen also 600,60 M.

An die Verwaltung der Seeberufsgenossenschaft angelehnt ist eine besondere Versicherungsanstalt, in der nicht versicherungspflichtige Unternehmer, die selbst fahrenden kleinen Reeder, Lotsen und andere mit Schiffsarbeit beschäftigte Unternehmer sich freiwillig versichern können. Ebenso können die Unternehmer ihre Angestellten, die nicht versicherungspflichtig sind, dort versichern. Die kleinsten Reeder, die zur Besatzung ihres Fahrzeugs gehören und regelmäßig nicht mehr als zwei Personen beschäftigen, sind durch Genossenschaftsstatut versicherungspflichtig gemacht worden.

Über den Umfang der Seeunfallversicherung ergibt der letzte Jahresbericht der Seeberufsgenossenschaft für 1905 die folgenden Hauptzahlen. Es waren am 1. Januar 1906: 1456 Be-

Digitized by Google

triebe angeschlossen. Angefangen hat die Genossenschaft i. J. 1888 mit 1818 Betrieben. Die Konzentrationsbestrebungen der deutschen Schiffahrt haben diese Zahl während der ganzen neunziger Jahre stark verringert. Jetzt erscheint sie seit 1900, wo 1426 Betriebe bestanden, ziemlich stabil. Diese Reeder waren registriert mit insgesamt 3289 Fahrzeugen, nämlich 988 hölzernen Seglern, 457 eisernen Seglern, 1499 Kauffahrteidampfern, 162 Heringsloggern und 183 Fischdampfern. Seit 1888 haben sich die hölzernen Segler um über die Hälfte vermindert, die eisernen Schiffe haben um mehr als das Doppelte zugenommen. Für diese Schiffe war eine Normalbesatzung von 59 295 Personen berechnet, darunter 823 zwangsversicherte Reeder. Außerdem waren freiwillig 352 Personen versichert. Unfälle wurden im Jahre 1905 angemeldet 3481, davon 3002 Verletzungen und 479 Todesfälle, seit Beginn der Versicherung zusammen 34 561 Verletzungen und 7820 Todesfälle. Es besteht also auch heut noch trotz aller Schutzbestimmungen und technischen Fortschritte eine recht erhebliche Berufsgefahr, die in ihren wirtschaftlichen Folgen durch die Unfallversicherung wesentlich abgeschwächt ist. Denn insgesamt hat die Berufsgenossenschaft an Entschädigungen bereits über $7^1/_2$ Millionen Mark gezahlt, im Jahre 1905 allein 921 000 M., davon die Hauptsummen als Renten an 110 Angehörige von in Heilanstalten Untergebrachten, an 2108 Verletzte, 1167 Witwen, 1483 Waisen, 258 Eltern und Großeltern, 20 mal Sterbegeld, außerdem Kapitalabfindungen, verschiedene Kur- und Verpflegungskosten. [1])

Bewegt sich mit diesen Entschädigungen die Seeberufsgenossenschaft im Rahmen anderer ähnlicher Anstalten, so macht sich die Eigenart des Gewerbes besonders geltend in den sehr weitgehenden Unfallverhütungsmaßnahmen, die in der Schiffahrt eine große Rolle spielen und noch wichtiger erscheinen als die Unfallentschädigungen. Das Reich macht der Seeberufsgenossenschaft die Sorge für die Unfallverhütung zur

1) Zu vergleichen sind für den ganzen Abschnitt die Drucksachen der Seeberufsgenossenschaft: Die jährlichen Verwaltungsberichte, — Revidiertes Statut, Hamburg 1901, — Unfallverhütungsvorschriften für Segler und für Dampfer, Hamburg 1903, — Vorschriften über wasserdichte Schotten für Passagierdampfer in außereuropäischer Fahrt 1896, — Vorschriften über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe und Ausführungsbestimmungen dazu, 1903.

Digitized by Google

besonderen Pflicht. Auch die Maßregeln der Seemannsordnung gegen die Überarbeitung der Mannschaften, für die Begrenzung des Arbeitstages und das regelmäßige Wachegehen, für die ordentliche Ernährung u. dergl. sind unter dem Gesichtspunkte der Unfallverhütung anzusehen, ebenso ganz besonders die Prüfungsvorschriften und die Sorge für eine tüchtige Berufsbildung aller zur Führung der Schiffe Berufenen.

Die zweite Instanz, die an der Unfallverhütung ein großes Interesse hat, ist die sehr ausgebildete und wirtschaftlich wichtige private Seeversicherung. Sie hat das Institut der Schiffsklassifikations-Gesellschaften geschaffen, in Deutschland besonders den Germanischen Lloyd in Berlin, der den Bau der Schiffe und ihre Instandhaltung, die Herstellung der Schiffbaumaterialien und der Maschinenanlagen überwacht. Er klassifiziert die Schiffe für Versicherungszwecke je nach ihren Sicherheitseinrichtungen und gibt damit den Reedern den Antrieb, zur Erlangung möglichst günstiger Versicherungsbedingungen auf eine solide Bauart und sorgfältige Behandlung Bedacht zu nehmen.

Dieser Überwachung der Schiffahrt durch den Germanischen Lloyd bedient sich nun auch die Seeberufsgenossenschaft; sie benutzt seine Sachverständigen für die Überwachung der Betriebe, den Ausbau der Unfallverhütungsvorschriften und gutachtliche Tätigkeit; sie hat außerdem Besichtigungen durch 38 eigene technische Aufsichtsbeamte zugefügt und hat neben den schiffbautechnischen Regeln und Bedingungen noch andere betriebstechnische Unfallverhütungsvorschriften aufgestellt. Sie hat ausführliche Unfallverhütungsvorschriften für Dampfer und für Segler ausgearbeitet und erlassen, die bereits häufiger revidiert und ergänzt worden sind. Die letzte Ausgabe stammt von 1903. Darin werden insbesondere Vorschriften erlassen über ordnungsmäßige Beladung, über eine ausreichende und geeignete Besatzung, über Mitnahme eines Schiffsarztes auf größeren Schiffen, über Anker, Ketten und Trossen, Boote und Rettungsapparate, Lichterführung und Signalwesen, geeignete technische Einrichtungen aller Art, Feuerlöscheinrichtungen, Inventar- und Reserveteile. Über die Behandlung gefährlicher Güter sind besondere Vorschriften ausgearbeitet worden. Spezialbestimmungen bestehen über die Anbringung wasserdichter Schotten auf den Passagierdampfern der außereuropäischen Fahrt, über die Beschaffenheit der Anker,

Digitized by Google

Ketten und Trossen, über die erforderlichen Boote und Rettungsgeräte, über Vorkehrungen im Maschinen- und Heizraum.

Die Seeberufsgenossenschaft hat auch seit 1902 die Tiefladelinie, die zuerst in England in langen sozialpolitischen Debatten durchgesetzt worden war und die dort und bei uns viel umstritten war, für alle deutschen Seeschiffe eingeführt, also ein außenbords anzubringendes Abzeichen, das je nach der Beschaffenheit des Schiffes die zulässige Höchstbeladung bezeichnet und jedem Beobachter sofort anzeigt, dadurch die Beladung unter allgemeine Kontrolle stellt.

Seit dem 1. Januar 1907 ist nunmehr eine hochbedeutsame Erweiterung der Tätigkeit der Seeberufsgenossenschaft eingetreten. Ihr ist auf Grund des Invalidenversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1899 jetzt auch die Invalidenversicherung der Seeleute übertragen worden, die zu diesem Zweck also aus dem allgemeinen System der Landesversicherungsanstalten herausgelöst worden ist, und sie hat damit zugleich eine Witwen- und Waisenversicherung verbunden, diesen großen Fortschritt in der Reichsarbeiterversicherung also vor allen anderen Berufen durchgeführt. Für andere Arbeiterkategorien soll diese Versicherung erst mit Hilfe der erhöhten Einnahmen aus den Getreidezöllen nach 1910 zur Durchführung gelangen.

Die Seeleute kamen bei der schematischen Behandlung innerhalb der Invalidenversicherung schlecht weg, weil sie durchschnittlich schon mit dem 45. Lebensjahr aus dem Beruf ausscheiden, oft in selbständige Tätigkeit verschiedener Art übergehen und der Invaliden- und Altersrente damit verlustig gehen. Die Seeleute sind verhältnismäßig auch viel mehr solchen Krankheiten ausgesetzt, die nicht zur Invalidität, sondern zum plötzlichen Tode führen, namentlich den Tropenkrankheiten Gelbfieber, Beriberi u. a. Diese Krankheiten wirken auf die Familie genau wie die entschädigten tötlich verlaufenden Unfälle, ohne daß jedoch für die Todesfälle an diesen Krankheiten eine Entschädigung eintrat. Deshalb ist für den Seemann eine Witwen- und Waisenversicherung wichtiger, die Invalidenversicherung nicht so wichtig wie für andere Arbeiterkategorien. Das machte sich auch rechnungsmäßig geltend, insofern als von Reedern und Seeleuten zur Invalidenversicherung jährlich 157 900 M. mehr aufgebracht worden sind, als für die Zwecke der Seemannsversicherung gebraucht wurden. Diese Summe soll nun der Witwen-

Digitized by Google

und Waisenversicherung zugeführt und damit für den Stand nutzbar gemacht werden. Dazu sollen durch etwas erhöhte Beiträge zur Invalidenversicherung auf 20, 26, 32, 40 und 46 Pfennige pro Woche in Klasse I bis V (vorher 14, 20, 24, 30, 36) weitere Summen, je zur Hälfte durch Reeder und Seeleute, aufgebracht werden, um damit außer den Invaliditäts- und Altersrenten, für deren Höhe und Einzelheiten nach wie vor die allgemeinen reichsgesetzlichen Bestimmungen gelten, auch Witwen- und Waisenrenten zu zahlen. Nach 1910 dürfte das Reich auch für diese Renten einen Zuschuß gewähren und dadurch ihre Erhöhung ermöglichen. Auch die Witwen- und Waisenrenten sollen sich nach den fünf Beitragsklassen der Invalidenversicherung abstufen und einstweilen in den fünf Klassen für die Witwe betragen: 30, 40, 50, 65 und 80 M., ebensoviel für jedes Kind, jedoch in keiner Familie mehr als das dreifache des Grundsatzes, also 90 bis 240 M. Das ursprüngliche Ideal, die gleichen Renten zu gewähren wie in der Unfallversicherung, hat sich nicht verwirklichen lassen. Nach Ansicht des Reichsversicherungsamtes sind die jetzt erzielten Renten so hoch, wie sie bei der allgemeinen Durchführung nach 1910 überhaupt nur mit Reichshilfe in Aussicht genommen sind.

Für diese Zwecke ist bei der Seeberufsgenossenschaft eine besondere Verwaltung, die „Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungskasse der Seeberufsgenossenschaft" ins Leben gerufen,[1]) die seit Anfang des Jahres 1907 arbeitet. Sie hat als Zwangsmitglieder alle invalidenversicherungspflichtigen Seeleute, also vom 16. Lebensjahr an alle Offiziere und Mannschaften, die bei ihr in der Unfallversicherung sind. Farbige Seeleute auf deutschen Schiffen sind ausgeschlossen. Freiwillig können die kleinsten Reeder eintreten und können die aus der Versicherungspflicht ausscheidenden Mitglieder weiter versichern.

Die neue Kasse hat sich am 15. Dezember 1906 konstituiert. Der Vorsitzende der Kasse wies in der Eröffnungsansprache darauf hin, daß die Seeberufsgenossenschaft bereits seit dem Jahre 1892 auf diese Ausdehnung hingearbeitet habe, daß die Seeleute damit allen anderen Arbeiterkategorien vorausgekommen seien, in Deutschland und auch im Auslande. Er

1) Vergl. „Satzungen der Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse der Seeberufsgenossenschaft", Hamburg 1907.

Digitized by Google

sagte: „Keine Nation, kein Staat hat eine Witwen- und Waisenversorgung, ein Werk, das nur zum Wohl der Seeleute erdacht ist, das nicht die Tränen der Hinterbliebenen trocknen, wohl aber die äußerste Not lindern helfen wird. Denn es ist etwas anderes, ob Witwen und Waisen bettelnd an die Türen von Freunden, Eltern und Verwandten klopfen, oder ob sie anklopfen und sagen: Nehmt uns auf, wir bringen den und den Betrag mit in den Hausstand. So ist das Werk ein segenspendendes und wohltätiges für den ganzen Seemannsstand."

Ergänzend will ich noch erwähnen, daß für den Stand der Kapitäne und Schiffsoffiziere die größten Reedereien eigene Invaliden-, Witwen- und Waisenpensionskassen geschaffen haben, denen alle ihre ständigen Landangestellten und Schiffsoffiziere angehören. Ebenso haben die mittleren Hamburger Reedereien eine gemeinsame Kasseneinrichtung zu gleichem Zwecke organisiert. Diese findet nun ihre sachgemäße Ergänzung durch das große Werk der Seeberufsgenossenschaft auf Grund der Reichsarbeiterversicherung.

Wir können wohl sagen, daß unser Seemannsschutz dem anderer Länder mindestens ebenbürtig ist. England hat seit langem seinen Seemannsschutz sehr sorgfältig ausgebaut und hat nun neuerdings erwogen, alle fremden Flaggen aus seinen Häfen auszuschließen, die nicht die gleiche sozialpolitische Belastung auf sich nähmen. Bei diesen Erwägungen hat man zugestehen müssen, daß der deutsche Seemannsschutz dem englischen durchaus gleichwertig sei. In der Seemannsversicherung sind wir allen anderen Nationen weit voraus.

XVII.

Die deutsche Auswandererpolitik.

Wir haben so die Fürsorge des Reichs und anderer öffentlicher Instanzen für die Seeleute kennen gelernt und haben gesehen, wie die ganz eigenartigen Lebensverhältnisse an Bord von Seeschiffen auch eigenartige Formen der Fürsorge und Sozialpolitik mit sich bringen. Unter den gleichen eigenartigen Lebensverhältnissen befinden sich aber nicht nur die Schiffsbesatzungen, sondern alle an Bord der Schiffe befindlichen Personen, außer den Seeleuten auch die Passagiere. Sie sind bei unzureichender

Digitized by Google

Sorgfalt der Reederei und Schiffsführung an Leben und Gesundheit gefährdet und sind der Willkür der Schiffsleitung unentrinnbar ausgesetzt. Auch für sie mußte also vorsorgend ein ausreichender staatlicher Schutz geschaffen werden. Das ist in geeigneten Formen geschehen.

Zwar die Passagiere der Kajüten empfinden diese Schutzbedürftigkeit nicht und verlangen nicht nach staatlichem Eingreifen. Sie sehen nicht ohne Grund ihren besten Schutz in der Konkurrenz der Dampferlinien und in der für jede einzelne Reederei gebotenen Sorgfalt, um die erfahrenen, urteilsfähigen Ozeanreisenden, die in den Kajüten fahren, ihren Schiffen zuzulenken und dauernd zu erhalten.

Immerhin kommen viele der Schutzbestimmungen auch solchen Passagieren ohne weiteres zugute, ohne daß diese sich dessen bewußt werden. Das IV. Buch des deutschen Handelsgesetzbuchs ordnet im fünften Abschnitt (§§ 664—678) das „Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden". Es trifft ganz knapp eine Entscheidung der im Rechtsverhältnis zwischen Reederei und Reisenden möglichen Streitfragen. Eine besonders gesteigerte Schutzbedürftigkeit der Reisenden lassen diese Bestimmungen nicht erkennen. Aber anderes tritt ergänzend hinzu: Alles was der Germanische Lloyd in Kontrolle des Schiffsbaus, der Schiffsausrüstung und der Schiffsinstandhaltung tut, alles was die Seeberufsgenossenschaft im Interesse der Mannschaften bestimmt hat über die Mitnahme von Booten und Feuerlöscheinrichtungen, die Behandlung der Ladung und die Ausrüstung, das kommt in erster Linie den Passagieren zugute. Denn die Disziplin und die gute Art der deutschen Mannschaften hat noch immer dafür gesorgt, daß in Gefahr zuerst die Passagiere geborgen wurden, ehe Kapitän, Offiziere und Mannschaften an die eigene Rettung dachten. Speziell auf die Passagierschiffe beziehen sich die Bestimmungen der Seeberufsgenossenschaft über die Schotteneinrichtungen der großen überseeischen Passagierdampfer, die Einführung der sogenannten „Unsinkbarkeit", das heißt eine solche Anordnung durchgehender Schotten, daß das Schiff auch bei einem Zusammenstoß und einem Vollaufen zweier benachbarter Abteilungen noch schwimmfähig bleibt. Ebenso dienen der Sicherheit der Passagiere die Verordnungen über das Ruderkommando und das Ausweichen der Seeschiffe, über die Lichterführung, die Signalordnungen u. a.

Digitized by Google

Weiter ausgestaltet ist diese allen Passagieren geltende Fürsorge für eine Gruppe der Ozeanreisenden, für die Auswanderer, und zwar gelten im Sinne dieser sozialpolitischen Fürsorge polizeitechnisch alle Reisenden des sogenannten Zwischendecks, der dritten Klasse, als Auswanderer. Sie kreuzen überwiegend nur einmal das Meer, haben in Schiffahrtsdingen keine Erfahrung, können nicht selbst einen zuverlässigen und guten Reedereibetrieb von einem mangelhaften unterscheiden, haben oft nicht einmal die genügenden Sprachkenntnisse, um ihre Interessen selber wahrzunehmen. Der Betrieb der Reederei selbst hat auch nicht im selben Grade wie bei den Kajütspassagieren ein geschäftliches Interesse daran, die einmal an Bord befindlichen Reisenden gut zu behandeln, weil die Auswanderer die Reise doch wahrscheinlich nicht im gleichen Betriebe wiederholen, namentlich soweit kleinere Unternehmer in Betracht kommen. Bei gänzlicher Auslieferung der Auswandererbeförderung an die freie Konkurrenz aller Reeder liegt also die Gefahr vor, daß ungeeignete Elemente sich in diesen Dienst drängen und ihn zu ungunsten der Auswanderer, zu ihrer pekuniären Benachteiligung, zu ihrer gesundheitlichen Schädigung und zur Gefährdung ihres Lebens betreiben, daß ihre Agenten mit dem Mittel unwahrhafter Versicherungen zugunsten der eigenen und zum Nachteil der anderen Beförderungsgelegenheiten arbeiten und daß sie die Auswanderer ausbeuten, insbesondere durch unübersichtliche Kontraktbestimmungen die Unerfahrenen über die Tragweite der erworbenen Ansprüche und der übernommenen Verpflichtungen täuschen oder im Unklaren lassen. Solche Mißstände haben sich dann auch tatsächlich an die Anfänge der großen europäischen Auswanderungsbewegung vor der Mitte des 19. Jahrhunderts geknüpft und bisweilen einen schlimmen Stand erreicht.

Dagegen ist in den Hansestädten seit den dreißiger und vierziger Jahren eine Schutzgesetzgebung für die Auswanderer zu Hause, die später das Reich im wesentlichen übernommen und noch ausgebaut hat durch das Gesetz über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897, das zum großen Teil ein schiffahrtspolitisches Gesetz ist. Schon das Handelsgesetzbuch hatte ausdrücklich bestimmt, daß für Auswanderer die früheren landesgesetzlichen Schutzbestimmungen aufrechterhalten werden sollten. Das Gesetz macht die gewerbsmäßige Beförderung von Auswanderern von behördlicher Genehmigung abhängig, und

Digitized by Google

zwar bedürfen dieser Erlaubnis sowohl die Unternehmer, hauptsächlich also die Reeder, wie ihre Agenten. Als Unternehmer sollen nur Reeder oder deutsche Siedelungsgesellschaften zugelassen werden. An Reedereien wird die Erlaubnis regelweise nur erteilt, wenn sie in Deutschland ihren Sitz haben; ausländischen Personen und Gesellschaften nur dann, wenn sie im Reichsgebiet einen verantwortlichen Bevollmächtigten benennen. Auch die deutschen Reedereien haben einen ihrer oberen Beamten (den Passagechef) zu bezeichnen, der dem Reiche persönlich für die Erfüllung aller Verpflichtungen aus diesem Gesetze verantwortlich ist. Außerdem wird eine hohe Kaution von 50000 M. gefordert. Die Konzession der Auswanderungsagenten wird abhängig gemacht vom Bedürfnis, von der Zuverlässigkeit des einzelnen und von einer Kaution.

Nur auf Grund schriftlichen Vertrags darf die Auswandererbeförderung ausgeführt werden. Dieser Vertrag darf keinesfalls die Bestimmung enthalten, daß ein Teil des Fahrpreises oder der ganze Preis erst am Bestimmungsorte zu zahlen oder daß dort erhaltene Vorschüsse zurückzuerstatten oder daß diese Summen dort abzuarbeiten sind. Gerade mit solchen Bestimmungen haben sich früher schlimme Hörigkeitsverhältnisse verknüpft gehabt. Sowohl im 18. Jahrhundert in Nordamerika wie noch im 19. Jahrhundert in Brasilien sind daraus direkt sklavereiähnliche Zustände erwachsen. Es wurde s. B. geradezu in den Zeitungen von Philadelphia inseriert, daß Kinder oder Schulmeister oder Arbeiter oder Arbeiterinnen, die so und so viel Jahre abzuarbeiten hätten, „deutsche Leute“ insbesondere, zu „verkaufen“ seien. Derartige Verpflichtungen werden jetzt mit Recht radikal unmöglich gemacht. Die Reeder dürfen auch keine Auswanderer befördern, denen von fremden Regierungen oder Unternehmern solche nachträglichen Zahlungs- oder Abarbeitungsverpflichtungen auferlegt worden sind.

Außerdem ist Fürsorge getroffen worden, daß sich nicht Wehrpflichtige zwischen 17 und 25 Jahren oder gerichtlich Verfolgte durch Auswanderung der Behörde entziehen. Im übrigen besteht in Deutschland Auswanderungsfreiheit und kann niemand durch die Polizeibehörden am Verlassen des Reichsgebietes verhindert werden.

Noch genauere Vorschriften, die speziell für die Beförderung von Auswanderern nach außereuropäischen Ländern gelten, treffen

Digitized by Google

Fürsorge, daß die Leute auch tatsächlich bis zum Endhafen oder event. sogar weiter über Land bis zum Auswanderungsziel gebracht und unterwegs durch den Unternehmer verpflegt werden, daß ihnen nach keiner Richtung hin unübersehbare Bestimmungen und Kosten auferlegt werden. Ist ein Schiffswechsel unterwegs geplant, so muß das ausdrücklich im Vertrag gesagt werden. Das stellt die Auswanderer in wesentlichen Punkten sicher. Ein anderer früherer Mißbrauch wird durch die Bestimmung beseitigt, daß bei Verzögerung der Abfahrt der Reeder auf seine Rechnung freie Unterkunft und Verpflegung zu gewähren hat und bei längerer Verzögerung der Auswanderer nach seiner Wahl entweder diese Verpflegung oder die Rückgabe des Fahrgeldes und event. noch Entschädigung beanspruchen kann. Auch wenn in einer Auswandererfamilie zwischen Kontrakt und Reiseantritt ein Todesfall oder eine Erkrankung eintritt, kann das Fahrgeld zurückverlangt werden. Das halbe Fahrgeld muß auch ohne besonderen Grund erstattet werden, wenn dem Auswanderer irgendwie inzwischen die Auswanderung wieder leid wird.

Der Reeder und der Kapitän sind der Auswanderungsbehörde für Seetüchtigkeit, vorschriftsmäßige Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantierung der Auswandererschiffe verantwortlich. Daraufhin wird jedes Auswandererschiff vor Antritt seiner Reise besichtigt, desgl. wird der Gesundheitszustand der Auswanderer und der Besatzung jedesmal vorher durch einen Arzt der Auswandererbehörde untersucht, damit nicht etwa unterwegs eine Epidemie sich entwickeln kann; und zwar gelten als Auswandererschiffe im Sinne dieser genauen Kontrollmaßregeln alle nach Übersee bestimmten Schiffe, die außer den Kajütspassagieren mindestens 25 Reisende befördern.

Zur Durchführung der Auswanderungsgesetzgebung steht dem Reichskanzler ein besonderer Auswandererbeirat zur Seite, ebenso in den Hafenorten Auswanderungsbehörden der Landesregierung und besondere vom Reichskanzler ernannte Reichskommissare, die mit den Landesbehörden gemeinsam oder für sich allein die Auswandererschiffe untersuchen.

Den Beschluß des Auswanderungsgesetzes machen eine Reihe von Strafbestimmungen, unter denen besonders hervorzuheben ist, daß schwere Strafen allen denjenigen angedroht sind, die es sich zum Geschäfte machen, zur Auswanderung anzuwerben. Es soll niemand zur Auswanderung verleitet werden, sondern

Digitized by Google

der Reeder ist lediglich dazu konzessioniert, um die Beförderung der Auswanderer, also von solchen, die zur Auswanderung von selbst entschlossen sind, zu betreiben, der Agent nur dazu, bei solchem Betriebe durch Vorbereitung, Vermittelung und Abschluß des Beförderungsvertrags mitzuwirken. Auch wer diese Geschäfte ohne behördliche Konzession ausübt, den treffen die gleichen Geld- und Gefängnisstrafen.

Über den Betrieb der Auswanderungsunternehmer und Agenten hat der Bundesrat sehr ausführliche Normativ-Bestimmungen erlassen, ebenso Anordnungen über die Beschaffenheit der Auswandererschiffe, die für diese die strengsten Anforderungen des Germanischen Lloyd und der Seeberufsgenossenschaft nochmals ausdrücklich wiederholen. Außerdem sind über Kessel, Maschinen und Reinigung der Schiffe besondere Vorschriften erlassen; schließlich ist die Einrichtung und Ausrüstung der Auswandererräume geregelt worden. Für jede Person ist im Wohnraum ein freier Luftraum von mindestens 2,85 cbm und auf Deck ein Raum von mindestens 0,25 qm vorzusehen und zur Benutzung freizulassen. Das Auswandererdeck muß die Seitenfenster noch über Wasserhöhe haben, mindestens 1,83 m hoch sein und einen dichten, starken Fußboden haben. Eiserne Böden müssen Holzbekleidung erhalten. Für Zugänge, Beleuchtung, Luftwechsel, Heizung, Schlafkojen, Sitzgelegenheit bei den Mahlzeiten muß hinreichend gesorgt sein. Für eine genügende Trennung der Geschlechter ist sachgemäße Anordnung getroffen, ferner Bestimmungen über Wasch- und Badeeinrichtungen, Klosetts, Krankenräume, Bedienung und Krankenbehandlung, namentlich über die Mitnahme eines Arztes auf jedem Auswandererschiffe, event. von mehreren auf den größten dieser Dampfer. Über die Beköstigung, die nicht den Auswanderern überlassen werden, auch nicht an den Kapitän oder besondere Zwischenunternehmer vergeben werden darf, sondern die durch den Unternehmer, die Reederei selbst geschehen muß, über Wasser und Proviant, über Bereitung, Zahl und Beschaffenheit der Mahlzeiten sind genaue, zwingende Bestimmungen erlassen. Schließlich sind über die Bootsausrüstung, die Rettungsgürtel und Bojen, die regelmäßig vorzunehmenden Bootsmanöver und den ganzen Sicherheitsdienst der Mannschaft ausführliche Bestimmungen getroffen worden.

Digitized by Google

Eine solche Ordnung war schon deshalb leicht durchzuführen, weil überhaupt nur eine beschränkte Zahl unzweifelhaft leistungsfähiger und tüchtiger Unternehmer für die Auswandererbeförderung zugelassen wurde, jeder mit genauer Angabe seiner Abfahrts- und Bestimmungshäfen und der sonstigen Bedingungen. Das sind zwei deutsche und fünf ausländische Reedereien, fünf Einzelpersonen als Vertreter der deutschen Reedereien und zwei Kolonisationsgesellschaften. Am weitesten gehen die Konzessionen der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd. Deren Erlaubnis erstreckt sich fast auf das ganze Gebiet ihrer ausgedehnten Passageschiffahrt. Nur nach einigen tropischen Gebieten ist überhaupt keine Konzession zur gewerbsmäßigen Auswandererbeförderung und zur Expedition von Auswandererschiffen im Sinne dieses Gesetzes erteilt worden. Damit ist natürlich nicht gesagt, daß nicht deutsche Kaufleute sich dort niederlassen dürften oder daß auch einmal einzelne Personen im Zwischendeck dorthin reisen. Darin ist, wie schon erwähnt, jeder Deutsche unbehindert. Nur darf dorthin die Beförderung nicht organisiert und gewerbsmäßig betrieben werden.

Die beiden großen Gesellschaften sind außer für ihre eigenen Schiffe auch konzessioniert für die Beförderung: der Lloyd mit den Dampfern der Reederei Argo in Bremen und der englischen Union-Castle-Linie, die Hamburg-Amerika-Linie nach England mit den Schiffen der Reederei Kirsten in Hamburg und zweier englischer Reedereien, nach Südafrika mit der Union-Castle-Linie, außerdem mit Schiffen der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Deutschen Ostafrika-Linie und der Reederei Sloman in Hamburg. Das bedeutet also, daß die beiden großen Gesellschaften in Hamburg und Bremen ihren großen Apparat von Agenturen und sanitären Maßnahmen auch für die Auswandererannahme befreundeter Gesellschaften zur Verfügung stellen, daß auch deren Auswandererbeförderung unter Verantwortung und Leitung der Passagechefs der großen Kompanien vor sich geht.

Die ausländischen Reedereien sind für bestimmte einzelne Routen zugelassen, die französische Compagnie Générale über Havre, die Red-Star-Linie über Antwerpen, die White-Star-Linie, Cunard-Linie und die American-Linie über Hamburg und Bremen mit Schiffswechsel in England, alle nach den Vereinigten Staaten. Infolge der Schiffahrtsverbände und ihrer

Digitized by Google

Gebietskartelle hat tatsächlich diese Konzession keinerlei Wichtigkeit mehr. Die Einzelunternehmer sind der Stettiner Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie, dessen Vollmacht seit Jahren nur während des Tarifkampfes benutzt worden ist, und vier Unternehmer in Bremen, die mit den Schiffen des Norddeutschen Lloyd ihre Auswanderer expedieren. Außerdem sind die Hanseatische Kolonisationsgesellschaft in Hamburg und Dr. Meyer in Leipzig für ihre deutschen Ansiedelungsbezirke in Südbrasilien besonders konzessioniert worden. Beide benutzen nach besonderen Abkommen zu ermäßigten Preisen ausschließlich die Schiffe der Hamburger und Bremer Reedereien.

Der beste Prüfstein für die Bewährung und den Stand der Maßnahmen, die Behörden und Reedereien zugunsten ihrer Passagiere geschaffen haben, ist die Passagierstatistik. Sie lehrt, daß die großen deutschen Passagereedereien die Zahl der von ihnen beförderten Ozeanreisenden von Jahr zu Jahr steigern, sowohl Kajütspassagiere wie Auswanderer. Der Grund ist nicht etwa der, daß die deutsche Auswanderung zunimmt und dadurch ihnen die Massen von selbst zuströmen. Im Gegenteil ist die Auswanderung aus Deutschland seit 1892, wo sie zum letztenmal die Zahl von hunderttausend Köpfen überstieg, rasch und stark zurückgegangen. Sie schwankt heut ungefähr um die Zahl von 30 000 Köpfen pro Jahr. Das ist bei einer jährlichen Volkszunahme des Deutschen Reichs von rund 900 000 Menschen keine irgendwie ins Gewicht fallende Zahl. Was den Zustrom zu den deutschen Schiffen bewirkt, das ist vielmehr einmal der gestiegene Reiseverkehr, der durch die Güte der Schiffe und die Verbesserung des Seereisens angespornt wird, das ist zum zweiten die Gunst des internationalen Publikums, die sich auf allen Fahrtzielen den deutschen Schiffen mit Energie zuwendet, das ist schließlich die durch Verbandsbildung gesicherte ausgezeichnete Organisation für den ost-, südost- und südeuropäischen Auswanderungsverkehr.

In dem größten überseeischen Passagierhafen Neuyork sind im Jahre 1906 1 159 551 Passagiere gelandet worden und zwar durch zwanzig Linien von elf verschiedenen Nationen. Darunter stehen die beiden deutschen Gesellschaften weitaus an erster Stelle, der Lloyd mit 194 523 und die Hamburg-Amerika-Linie mit 185 689 Passagieren. Dieser Vorsprung gilt zunächst für die Kajüte, wo unter insgesamt 218 720 Passagieren der

Digitized by Google

zwanzig Gesellschaften der Lloyd 45 128 und die Hamburg-Amerika-Linie 32 476 für sich in Anspruch nimmt. Im Zwischendecksverkehr von insgesamt 940 831 Gelandeten steht die Hamburg-Amerika-Linie mit 153 213 dem Lloyd mit 149 395 gegenüber. Überall sind bei den deutschen Gesellschaften ihre Beförderungsleistungen von Deutschland und von Italien aus zusammengefaßt worden. Am Kajütsverkehr sind die deutschen Gesellschaften mit mehr als einem Drittel, am Zwischendecksverkehr mit fast einem Drittel beteiligt.

Nun sind aber die Fahrten nach Neuyork keineswegs mehr die einzige große Passagierlinie. In den Kajüten gleicht sich der ausgehende und der einkommende Verkehr der nordatlantischen Fahrt ungefähr aus. Auch im Zwischendeck mehren sich die Zahlen der Passagiere auf den Heimreisen. Anstatt der einmaligen unwiderruflichen Auswanderung entwickelt sich mehr und mehr ein zwangloserer Reiseverkehr über den Ozean hin, oft gewissermaßen eine Sachsengängerei rüstiger Arbeitskräfte über den Ozean zu Ausbildungszwecken oder zu zeitweiser Beschäftigung in besonders günstiger Zeit mit viel Arbeitsgelegenheit. Im Jahre 1906 kamen in Neuyork über eine Million Einwanderer an, fuhren aber auch über eine Drittel-Million Rückwanderer ab.

Zu den größten Passagelinien nach Nordamerika gesellen sich immer mehr andere mit starkem Personenverkehr und glänzend ausgestatteten Passagierdampfern: nach Mexiko und Cuba, nach Brasilien und Argentinien, nach Westamerika, West-, Süd- und Ostafrika; auch nach Australien und selbst nach Ostasien mehren sich die Passagiere der deutschen Linien trotz des internationalen Wettbewerbs und der Konkurrenz der sibirischen Bahn.

XVIII.

Zusammenfassung und Schlußwort.

Ich muß mich auf diese Ausführungen über die Passagierpolitik beschränken. Die Sorgfalt, mit der dieser Dienst ausgebaut worden ist, und die Erfolge, die er gehabt hat und ständig noch hat, bestätigen von neuem und führen uns damit an den Ausgangspunkt zurück, daß die deutsche Reederei von

Digitized by Google

dem Streben nach Qualitätsleistungen beherrscht wird. Denn die Personenschiffahrt erfordert die besten Schiffe, den tüchtigsten Borddienst und die leistungsfähigsten Unternehmungen. Für sie bot die konzentrierte Zusammenfassung der Großreedereien in mächtige Aktiengesellschaften den günstigsten Boden.

Es hat eine Zeit gegeben, wo die Auswanderung das finanzielle Rückgrat der größten deutschen Linien war. Das ist in der Hauptsache noch bis in die neunziger Jahre hinein so geblieben. Erst mit dem gewaltigen Ansteigen des Güterverkehrs in den neunziger Jahren und dem Bau darauf eingerichteter riesiger kombinierter Dampfertypen hat es sich geändert. Da war es dann eine Zeitlang der Frachtverkehr, der den deutschen Reedereigesellschaften die Hauptgewinne zuführte. Heut wird man wohl sagen können, daß beides zusammengehört, um den deutschen Gesellschaften die Sicherheit und die Höhe der Gewinne, deren sie sich regelweise und noch in den allerletzten Jahren wieder erfreuen, zu geben. In der letzten Krisenzeit vor einigen Jahren haben die Einnahmen aus der Passageschiffahrt die großen Linien vor den herben Gesamtverlusten der kleineren Frachtreedereien bewahrt. In dem großen Tarifkampfe mit der Cunard-Linie hat es sich umgekehrt gezeigt, wie die Hamburg-Amerika-Linie, die im Vordertreffen dieses Kampfes stand, ihn vermöge ihrer soliden Fundierung auf den enormen Frachtverkehr des großen Hamburger Hafens ohne nach außen hin sichtbare Einbuße führen und dabei eine ganze Saison hindurch einen Teil ihres Passagierdienstes zu Verlustpreisen betreiben konnte.

Die kombinierten Schiffstypen können verdienen, auch wenn nur eine der beiden Einnahmequellen reichlich fließt. Sie geben sehr bedeutende Erträge her, wenn beide zusammenkommen und der einheitliche Betrieb nach beiden Seiten hin günstig ausgenutzt werden kann. So beobachten wir denn bei den großen Aktiengesellschaften für Reederei in den letzten Jahren wieder durchweg eine günstige Rentabilität und Dividende. Dabei sind die deutschen Reedereien in konsequenter Entwickelung stets bestrebt, den weitaus größeren Teil der Gewinne zu Rücklagen, zur Erneuerung und steten Verbesserung ihrer Betriebe zu verwenden und damit den starken Schwankungen der allgemeinen Wirtschaftslage, der Rentabilität und der Schiffspreise vorsorgend gerecht zu werden Das hat sich vor

Digitized by Google

einigen Jahren in schwerer Zeit ganz ausgezeichnet bewährt und gerechtfertigt. In Zukunft dürfte es nicht weiter Anfechtung finden, wie das gegen Ende der neunziger Jahre vorkam, wo manche Aktionäre die Abschreibungen, die sich nachher als segensreich herausgestellt haben, als übertrieben ansahen.

Dabei ist die deutsche Schiffahrt keineswegs schon an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen, weil sie auf einer Anzahl wichtiger Routen und in bestimmten Qualitätsleistungen eine Überlegenheit erlangt hat.

Sehen wir die Leistungsfähigkeit unserer Industrie an, die Ausdehnung und den Umfang unseres Welthandels, die Aufnahmefähigkeit unseres Landes für wichtige industrielle und landwirtschaftliche Rohstoffe und Nahrungsmittel! Sehen wir das vortreffliche Menschenmaterial des deutschen Volkes für Seemannschaft und Reedereigeschäft! Sehen wir unsere exakte wissenschaftliche Ausrüstung und Ausbildung in Schiffbau und Schiffahrt! Sehen wir den neu erwachten weltwirtschaftlichen Wagemut der Nation und ihren immer wachsenden Menschenreichtum, die schon vorhandenen und die noch möglichen überseeischen Beziehungen, die gute Anlagen suchenden Kapitalien! Wenn wir alles das mit England vergleichen und sehen, wie England auf ganz ähnlichen wirtschaftlichen Unterlagen seine Seestellung ausbaute, dann müssen wir sagen, daß wir die Unterlagen für eine noch größere Ausdehnung unserer Handelsschiffahrt und unserer Volkswirtschaft besitzen, daß wir einen noch größeren Anteil an Weltschiffbau und Weltschiffahrt, an den wachsenden Welttransporten erlangen können und Schritt für Schritt in nie rastender, tüchtiger und zukunftsfroher Arbeit erlangen sollen.

Deutschland steht vor der Notwendigkeit, für seine wachsende Volkszahl und seine sich ausdehnende Industrie nach neuen Märkten und Betätigungszweigen in der Welt zu suchen. Deutschland will jetzt endlich mit Ernst seine ausgedehnten Kolonien wirtschaftlich entwickeln. Dazu ist die Schiffahrt und ihre Ausdehnung ein wirksames Werkzeug.

Deshalb ist es nicht gut, wenn unserer Schiffahrt gegenüber voreilig eine selbstgefällige Genügsamkeit Platz greift, ein Mißtrauen gegen die Rentabilität weiterer Ausdehnung in der Schiffahrt. Jede weitere Ausdehnung bewährter, als vorsichtig

Digitized by Google

und weltkundig bekannter Reedereiunternehmungen würde viel besser als ein Zeichen von guten Zukunftsaussichten, von Erweiterung des Handels und der Industrie, von Erhöhung ihrer Gewinnchancen aufgefaßt werden. Sicherlich kann in Schiffahrtswerten noch mehr deutsches Kapital eine gesunde, günstige und dauernde Anlage finden. Einen steten weiteren Ausbau der deutschen Wirtschafts- und Weltstellung auf See in Verfolgung der bewährten, erfolgreichen Bahnen möchte ich am Schluß zusammenfassend als das Ziel der deutschen Schiffahrtspolitik bezeichnen.

Druck von Theodor Hofmann in Gera.

Digitized by Google

Aus Natur und Geisteswelt

Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens

Geheftet 1 Mark.

in Bändchen von 130–160 Seiten. Jedes Bändchen ist in sich abgeschlossen und einzeln käuflich.

Gebunden Mk. 1.25.

Die Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" sucht ihre Aufgabe nicht in der Vorführung einer Fülle von Lehrstoff und Lehrsätzen oder etwa gar unerwiesenen Hypothesen, sondern darin, dem Leser Verständnis dafür zu vermitteln, wie die moderne Wissenschaft es erreicht hat, über wichtige Fragen von allgemeinstem Interesse Licht zu verbreiten. Sie will dem Einzelnen ermöglichen, wenigstens an einem Punkte sich über den engen Kreis, in den ihn heute meist der Beruf einschließt, zu erheben, an einem Punkte die Freiheit und Selbständigkeit des geistigen Lebens zu gewinnen. In diesem Sinne bieten die einzelnen in sich abgeschlossenen Schriften gerade dem „Laien" auf dem betreffenden Gebiete in voller Anschaulichkeit und lebendiger Frische eine gedrängte, aber anregende Übersicht.

Aberglaube s. Heilwissenschaft.

Abstammungslehre. Abstammungslehre und Darwinismus. Von Professor Dr. R. Hesse. 2. Auflage. Mit 37 Figuren im Text.

Die Darstellung der großen Errungenschaft der biologischen Forschung des vorigen Jahrhunderts, der Abstammungslehre, erörtert die zwei Fragen: „Was nötigt uns zur Annahme der Abstammungslehre?" und — die viel schwierigere — „wie geschah die Umwandlung der Tier- und Pflanzenarten, welche die Abstammungslehre fordert?" oder: „wie wird die Abstammung erklärt?"

Algebra s. Arithmetik.

Alkoholismus. Der Alkoholismus, seine Wirkungen und seine Bekämpfung. Herausgegeben vom Zentralverband zur Bekämpfung des Alkoholismus. 3 Bändchen.

Die drei Bändchen sind ein kleines wissenschaftliches Kompendium der Alkoholfrage, verfaßt von den besten Kennern der mit ihr verbundenen sozial-hygienischen und sozial-ethischen Probleme. Sie enthalten eine Fülle von Material in übersichtlicher und schöner Darstellung und sind unentbehrlich für alle, denen die Bekämpfung des Alkoholismus als eine der wichtigsten und bedeutungsvollsten Aufgaben ernster, sittlicher und sozialer Kulturarbeit am Herzen liegt.

Band I. Der Alkohol und das Kind. Von Professor Dr. Wilhelm Weygandt. Die Aufgaben der Schule im Kampf gegen den Alkoholismus. Von Professor Martin Hartmann. Der Alkoholismus und der Arbeiterstand. Von Dr. Georg Keferstein. Alkoholismus und Armenpflege. Von Stadtrat Emil Münsterberg.

Band II. Die wissenschaftlichen Kurse zum Studium des Alkoholismus. Von Dr. jur. v. Strauß und Torney. Einleitung. Von Professor Dr. Max Rubner. Alkoholismus und Nervosität. Von Professor Dr. Max Laehr. Alkohol und Geisteskrankheiten. Von Dr. Otto Juliusburger. Alkoholismus und Prostitution. Von Dr. O. Rosenthal. Alkohol und Verkehrswesen. Von Eisenbahndirektor de Terra.

Band III. Einleitung. Alkohol und Seelenleben. Von Professor Dr. G. Aschaffenburg. Alkohol und Strafgesetz. Von Dr. Otto Juliusburger. Einrichtungen im Kampf gegen den Alkohol. Von Dr. B. Laquer. Einwirkungen des Alkohols auf die inneren Organe. Von Dr. G. Liebe. Alkohol als Nahrungsmittel. Von Professor Dr. Neumann. Älteste deutsche Mäßigkeitsbewegung. Von Pastor Dr. Stubbe. Eröffnungsansprache. Von Dr. jur. von Strauß und Torney. Schlußwort. Von Regierungsrat Dr. Weymann.

Digitized by Google

Ameisen. Die Ameisen. Von Dr. Friedrich Knauer. Mit 61 Figuren.

Faßt die Ergebnisse der so interessanten Forschungen über das Tun und Treiben einheimischer und exotischer Ameisen, über die Vielgestaltigkeit der Formen im Ameisenstaate, über die Bautätigkeit, Brutpflege und ganze Ökonomie der Ameisen, über ihr Zusammenleben mit anderen Tieren und mit Pflanzen, über die Sinnestätigkeit der Ameisen und über andere interessante Details aus dem Ameisenleben zusammen.

Amerika (s. a. Schulwesen). Aus dem amerikanischen Wirtschaftsleben. Von Professor J. Laurence Laughlin.

Ein Amerikaner behandelt für deutsche Leser die Fragen, die augenblicklich im Vordergrunde des öffentlichen Lebens in Amerika stehen, auf Grund des Resultats eines sorgfältigen und eingehenden Studiums einer langen Reihe von Tatsachen: Den Wettbewerb zwischen den Vereinigten Staaten und Europa — Schutzzoll und Reziprozität in den Vereinigten Staaten — Die Arbeiterfrage in den Vereinigten Staaten — Die amerikanische Trustfrage — Die Eisenbahnfrage in den Vereinigten Staaten — Die Bankfrage in den Vereinigten Staaten — Die herrschenden volkswirtschaftlichen Ideen in den Vereinigten Staaten.

——— Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. E. Daenell.

Gibt in großen Zügen eine übersichtliche Darstellung der geschichtlichen, kulturgeschichtlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Vereinigten Staaten von den ersten Kolonisationsversuchen bis zur jüngsten Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der verschiedenen politischen, ethnographischen, sozialen und wirtschaftlichen Probleme, die zur Zeit die Amerikaner besonders bewegen.

Anthropologie s. Mensch.

Arbeiterschutz. Arbeiterschutz und Arbeiterversicherung. Von weil. Professor Dr. O. v. Zwiedineck-Südenhorst.

Das Buch bietet eine gedrängte Darstellung des gemeiniglich unter dem Titel „Arbeiterfrage" behandelten Stoffes; insbesondere treten die Fragen der Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und der ökonomischen Begrenzung der einzelnen Schutzmaßnahmen und Versicherungseinrichtungen in den Vordergrund.

Arithmetik und Algebra zum Selbstunterricht. Von Professor Dr. P. Crantz. I. Teil: Die Rechnungsarten. Gleichungen ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten. Gleichungen zweiten Grades. Mit 9 Figuren im Text.

Will in leicht faßlicher und für das Selbststudium geeigneter Darstellung über die Anfangsgründe der Arithmetik und Algebra unterrichten und behandelt die sieben Rechnungsarten, die Gleichungen ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten und die Gleichungen zweiten Grades mit einer Unbekannten, wobei auch die Logarithmen so ausführlich behandelt sind, daß jemand an der Hand des Buches sich auch vollständig mit dem Gebrauche der Logarithmentafeln vertraut machen kann.

Astronomie (s. a. Kalender; Mond; Weltall). Das astronomische Weltbild im Wandel der Zeit. Von Professor Dr. S. Oppenheim. Mit 24 Abbildungen im Text.

Schildert den Kampf der beiden hauptsächlichsten „Weltbilder", des die Erde und des die Sonne als Mittelpunkt betrachtenden, der einen bedeutungsvollen Abschnitt in der Kulturgeschichte der Menschheit bildet, wie er schon im Altertum bei den Griechen entstanden ist, anderthalb Jahrtausende später zu Beginn der Neuzeit durch Kopernikus von neuem aufgenommen wurde und da erst mit einem Siege des heliozentrischen Systems schloß.

Atome s. Moleküle.

Digitized by Google

Auge. Das Auge des Menschen und seine Gesundheitspflege. Von Privatdozent Dr. med. Georg Abelsdorff.

Schildert die Anatomie des menschlichen Auges sowie die Leistungen des Gesichtssinnes, besonders soweit sie außer dem medizinischen ein allgemein wissenschaftliches oder ästhetisches Interesse beanspruchen können, und behandelt die Gesundheitspflege (Hygiene) des Auges, besonders Schädigungen, Erkrankungen und Verletzungen des Auges, Kurzsichtigkeit und erhebliche Augenkrankheiten, sowie die künstliche Beleuchtung.

Baukunst (s. a. Städtebilder). Deutsche Baukunst im Mittelalter. Von Professor Dr. A. Matthaei. 2. Auflage. Mit Abbildungen im Text und auf 2 Doppeltafeln.

Der Verfasser will mit der Darstellung der Entwicklung der deutschen Baukunst des Mittelalters zugleich über das Wesen der Baukunst als Kunst aufklären, indem er zeigt, wie sich im Verlauf der Entwicklung die Raumvorstellung klärt und vertieft, wie das technische Können wächst und die praktischen Aufgaben sich erweitern, wie die romanische Kunst geschaffen und zur Gotik weiter entwickelt wird.

Beethoven s. Musik.

Befruchtungsvorgang. Der Befruchtungsvorgang, sein Wesen und seine Bedeutung. Von Dr. Ernst Teichmann. Mit 7 Abbildungen im Text und 4 Doppeltafeln.

Will die Ergebnisse der modernen Forschung, die sich mit dem Befruchtungsproblem befaßt, darstellen. Ei und Samen, ihre Genese, ihre Reifung und ihre Vereinigung werden behandelt, im Chromatin die materielle Grundlage der Vererbung aufgezeigt und als die Bedeutung des Befruchtungsvorgangs eine Mischung der Qualitäten zweier Individuen.

Beleuchtungsarten. Die Beleuchtungsarten der Gegenwart. Von Dr. phil. Wilhelm Brüsch. Mit 155 Abbildungen im Text.

Gibt einen Überblick über ein gewaltiges Arbeitsfeld deutscher Technik und Wissenschaft, indem die technischen und wissenschaftlichen Bedingungen für die Herstellung einer wirtschaftlichen Lichtquelle und die Methoden für die Beurteilung ihres wirklichen Wertes für den Verbraucher, die einzelnen Beleuchtungsarten sowohl hinsichtlich ihrer physikalischen und chemischen Grundlagen als auch ihrer Technik und Herstellung behandelt werden.

Bevölkerungslehre. Von Professor Dr. M. Haushofer.

Will in gedrängter Form das Wesentliche der Bevölkerungslehre geben über Ermittlung der Volkszahl, über Gliederung und Bewegung der Bevölkerung, Verhältnis der Bevölkerung zum bewohnten Boden und die Ziele der Bevölkerungspolitik.

Bibel (s. a. Jesus; Religion). Der Text des Neuen Testaments nach seiner geschichtlichen Entwicklung. Von Divisionspfarrer Aug. Pott. Mit 8 Tafeln.

Will in die das allgemeine Interesse an der Textkritik bekundende Frage: „Ist der ursprüngliche Text des Neuen Testamentes überhaupt noch herzustellen?“ durch die Erörterung der Verschiedenheiten des Luthertextes (des früheren, revidierten und durchgesehenen) und seines Verhältnisses zum heutigen (deutschen) „berichtigten“ Text, einführen, den „ältesten Spuren des Textes“ nachgehen, eine „Einführung in die Handschriften“ wie die „ältesten Übersetzungen“ geben und in „Theorie und Praxis“ zeigen, wie der Text berichtigt und rekonstruiert wird.

Bildungswesen (s. a. Schulwesen). Das deutsche Bildungswesen in seiner geschichtlichen Entwickelung. Von Professor Dr. Friedrich Paulsen.

Auf beschränktem Raum löst der Verfasser die schwierige Aufgabe, indem er das Bildungswesen stets im Rahmen der allgemeinen Kulturbewegung darstellt, so daß die gesamte Kulturentwicklung unseres Volkes in der Darstellung seines Bildungswesens wie in einem verkleinerten Spiegelbild zur Erscheinung kommt. So wird aus dem Büchlein nicht nur für die Erkenntnis der Vergangenheit, sondern auch für die Forderungen der Zukunft reiche Frucht erwachsen.

Digitized by Google

Biologie s. Abstammungslehre; Ameisen; Befruchtungsvorgang; Leben; Meeresforschung; Pflanzen; Tierleben.

Botanik s. Obstbau; Pflanzen.

Buchwesen s. Illustrationskunst; Schriftwesen.

Buddha. Leben und Lehre des Buddha. Von Professor Dr. Richard Pischel. Mit 1 Tafel.

Gibt nach einer Übersicht über die Zustände Indiens zur Zeit des Buddha eine Darstellung des Lebens des Buddha, seiner Stellung zu Staat und Kirche, seiner Lehrweise, sowie seiner Lehre, seiner Ethik und der weiteren Entwicklung des Buddhismus.

Chemie (s. a. Haushalt; Metalle). Luft, Wasser, Licht und Wärme. Neun Vorträge aus dem Gebiete der Experimental-Chemie. Von Professor Dr. R. Blochmann. 2. Auflage. Mit zahlreichen Abbildungen im Text.

Führt unter besonderer Berücksichtigung der alltäglichen Erscheinungen des praktischen Lebens in das Verständnis der chemischen Erscheinungen ein.

Christentum (s. a. Bibel; Jesus; Religion). Aus der Werdezeit des Christentums. Studien und Charakteristiken. Von Professor Dr. J. Geffcken.

Gibt durch eine Reihe von Bildern eine Vorstellung von der Stimmung im alten Christentum und von seiner inneren Kraft und verschafft so ein Verständnis für die ungeheure und vielseitige welthistorische kultur- und religionsgeschichtliche Bewegung.

Dampf und Dampfmaschine. Von Professor Dr. R. Vater. Mit 44 Abbildungen.

Schildert die inneren Vorgänge im Dampfkessel und namentlich im Zylinder der Dampfmaschine, um so ein richtiges Verständnis des Wesens der Dampfmaschine und der in der Dampfmaschine sich abspielenden Vorgänge zu ermöglichen.

Darwinismus s. Abstammungslehre.

Deutschland s. Kolonien; Volksstämme; Wirtschaftsgeschichte.

Drama (s. a. Theater). Das deutsche Drama des neunzehnten Jahrhunderts. In seiner Entwicklung dargestellt von Professor Dr. G. Witkowski. 2. Auflage. Mit einem Bildnis Hebbels.

Sucht in erster Linie auf historischem Wege das Verständnis des Dramas der Gegenwart anzubahnen und berücksichtigt die drei Faktoren, deren jeweilige Beschaffenheit die Gestaltung des Dramas bedingt: Kunstanschauung, Schauspielkunst und Publikum.

Dürer. Albrecht Dürer. Von Dr. Rudolf Wustmann. Mit 33 Abbildungen im Text.

Eine schlichte und knappe Erzählung des gewaltigen menschlichen und künstlerischen Entwicklungsganges Albrecht Dürers und eine Darstellung seiner Kunst, in der nacheinander seine Selbst- und Angehörigenbildnisse, die Zeichnungen zur Apokalypse, die Darstellungen von Mann und Weib, das Marienleben, die Stiftungsgemälde, die Radierungen von Rittertum, Trauer und Heiligkeit sowie die wichtigsten Werke aus der Zeit der Reife behandelt werden.

Ehe und Eherecht. Von Professor Dr. Ludwig Wahrmund.

Schildert in gedrängter Fassung die historische Entwicklung des Ehebegriffes von den orientalischen und klassischen Völkern an nach seiner natürlichen, sittlichen und rechtlichen Seite und untersucht das Verhältnis von Staat und Kirche auf dem Gebiete des Eherechtes. behandelt darüber hinaus aber auch alle jene Fragen über die rechtliche Stellung der F und besonders der Mutter, die immer lebhafter die öffentliche Meinung beschäftigen.

Digitized by Google

Eisenbahnen (s. a. Technik; Verkehrsentwicklung). Die Eisenbahnen, ihre Entstehung und gegenwärtige Verbreitung. Von Professor Dr. F. Hahn. Mit zahlreichen Abbildungen im Text und einer Doppeltafel.

Nach einem Rückblick auf die frühesten Zeiten des Eisenbahnbaues führt der Verfasser die Eisenbahn im allgemeinen nach ihren Hauptmerkmalen vor. Der Bau des Bahnkörpers, der Tunnel, die großen Brückenbauten, sowie der Betrieb selbst werden besprochen, schließlich ein Überblick über die geographische Verbreitung der Eisenbahnen gegeben.

——— Die Eisenbahnen der Gegenwart in ihrer technischen Entwicklung. Von Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor E. Biedermann.

Nach einem geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der Eisenbahnen werden die wichtigsten Gebiete der modernen Eisenbahntechnik behandelt. Insonderheit gelangen zur Darstellung der Oberbau, Entwicklung und Umfang der Spurbahnnetze in den verschiedenen Ländern, die Geschichte des Lokomotivenwesens bis zur Ausbildung der Heißdampflokomotiven einerseits und des elektrischen Betriebes andererseits, sowie der Sicherung des Betriebes durch Stellwerks- und Blockanlagen. Eine Reihe besonders lehrreicher Abbildungen und Zeichnungen sind zur Erhöhung der Anschaulichkeit beigegeben.

Eisenhüttenwesen. Das Eisenhüttenwesen. Erläutert in acht Vorträgen von Geh. Bergrat Professor Dr. H. Wedding. 2. Auflage. Mit 12 Figuren im Text.

Schildert in gemeinfaßlicher Weise, wie Eisen, das unentbehrlichste Metall, erzeugt und in seine Gebrauchsformen gebracht wird. Besonders wird der Hochofenprozeß nach seinen chemischen, physikalischen und geologischen Grundlagen geschildert, die Erzeugung der verschiedenen Eisenarten und die dabei in Betracht kommenden Prozesse erörtert.

Entdeckungen (s. a. Polarforschung). Das Zeitalter der Entdeckungen. Von Professor Dr. S. Günther. 2. Auflage. Mit einer Weltkarte.

Mit lebendiger Darstellungsweise sind hier die großen weltbewegenden Ereignisse der geographischen Renaissancezeit ansprechend geschildert, von der Begründung der portugiesischen Kolonialherrschaft und den Fahrten des Columbus an bis zu dem Hervortreten der französischen, britischen und holländischen Seefahrer.

Erde (s. a. Mensch und Erde; Wirtschaftsgeschichte). Aus der Vorzeit der Erde. Vorträge über allgemeine Geologie. Von Professor Dr. Fr. Frech. Mit 49 Abbildungen im Text und auf 5 Doppeltafeln.

Erörtert die interessantesten und praktisch wichtigsten Probleme der Geologie: die Tätigkeit der Vulkane, das Klima der Vorzeit, Gebirgsbildung, Korallenriffe, Talbildung und Erosion, Wildbäche und Wildbachverbauung.

Erfindungswesen s. Gewerbe.

Ernährung (s. a. Alkoholismus; Haushalt; Kaffee). Ernährung und Volksnahrungsmittel. Sechs Vorträge von weil. Professor Dr. Johannes Frentzel. Mit 6 Abbildungen im Text und 2 Tafeln

Gibt einen Überblick über die gesamte Ernährungslehre. Durch Erörterung der grundlegenden Begriffe werden die Zubereitung der Nahrung und der Verdauungsapparat besprochen und endlich die Herstellung der einzelnen Nahrungsmittel, insbesondere auch der Konserven behandelt.

Farben s. Licht.

Frauenbewegung. Die moderne Frauenbewegung. Von Dr. Käthe Schirmacher.

Gibt einen Überblick über die Haupttatsachen der modernen Frauenbewegung in allen Ländern und schildert eingehend die Bestrebungen der modernen Frau auf dem Gebiet der Bildung, der Arbeit, der Sittlichkeit, der Soziologie und Politik.

Digitized by Google

Frauenbewegung. Die Frauenarbeit, ein Problem des Kapitalismus. Von Privatdozent Dr. Robert Wilbrandt.

Das Thema wird als ein brennendes Problem behandelt, das uns durch den Kapitalismus aufgegeben worden ist, und behandelt von dem Verhältnis von Beruf und Mutterschaft aus, als dem zentralen Problem der ganzen Frage, die Ursachen der niedrigen Bezahlung der weiblichen Arbeit, die daraus entstehenden Schwierigkeiten in der Konkurrenz der Frauen mit den Männern, den Gegensatz von Arbeiterinnenschutz und Befreiung der weiblichen Arbeit.

Frauenleben. Deutsches Frauenleben im Wandel der Jahrhunderte. Von Direktor Dr. Ed. Otto. Mit 25 Abbildungen.

Gibt ein Bild des deutschen Frauenlebens von der Urzeit bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, von Denken und Fühlen, Stellung und Wirksamkeit der deutschen Frau, wie sie sich im Wandel der Jahrhunderte darstellen.

Friedrich Fröbel. Sein Leben und sein Wirken. Von Adele v. Portugall.

Lehrt die grundlegenden Gedanken der Methode Fröbels kennen und gibt einen Überblick seiner wichtigsten Schriften mit Betonung aller jener Kernaussprüche, die treuen und oft ratlosen Müttern als Wegweiser in Ausübung ihres hehrsten und heiligsten Berufes dienen können.

Fürstentum. Deutsches Fürstentum und deutsches Verfassungswesen. Von Professor Dr. E. Hubrich.

Der Verfasser zeigt in großen Umrissen den Weg, auf dem deutsches Fürstentum und deutsche Volksfreiheit zu dem in der Gegenwart geltenden wechselseitigen Ausgleich gelangt sind, unter besonderer Berücksichtigung der preußischen Verfassungsverhältnisse. Nach kürzerer Beleuchtung der älteren Verfassungspartie schildert der Verfasser die Begründung des fürstlichen Absolutismus und demgegenüber das Erwachen, Fortschreiten und Siegen des modernen Konstitutionalismus.

Gasmaschinen s. Wärmekraftmaschinen.

Geographie s. Entdeckungen; Japan; Kolonien; Mensch; Palästina; Polarforschung; Volksstämme; Wirtschaftsleben.

Geologie s. Erde.

Germanen. Germanische Kultur in der Urzeit. Von Dr. G. Steinhausen. Mit 17 Abbildungen.

Das Büchlein beruht auf eingehender Quellenforschung und gibt in fesselnder Darstellung einen Überblick über germanisches Leben von der Urzeit bis zur Berührung der Germanen mit der römischen Kultur.

——— Germanische Mythologie. Von Dr. Julius von Negelein.

Der Verfasser gibt ein Bild germanischen Glaubenslebens, indem er die Äußerungen religiösen Lebens namentlich auch im Kultus und in den Gebräuchen des Aberglaubens aufsucht, sich überall bestrebt, das zugrunde liegende psychologische Motiv zu entdecken, die verwirrende Fülle mythischer Tatsachen und einzelner Namen aber demgegenüber zurücktreten läßt.

Geschichte (s. a. Amerika; Bildungswesen; Entdeckungen; Frauenleben; Fürstentum; Germanen; Japan; Jesuiten; Ingenieurtechnik; Kalender; Kriegswesen; Kultur; Kunstgeschichte; Literaturgeschichte; Luther; Münze; Musik; Palästina; Pompeji; Rom; Schulwesen; Städtewesen; Volksstämme; Welthandel; Wirtschaftsgeschichte).

Digitized by Google

Geschichte. Politische Hauptströmungen in Europa im 19. Jahrhundert. Von Professor Dr. K. Th. Heigel.

Bietet eine knappe Darstellung der wichtigsten politischen Ereignisse vom Ausbruche der französischen Revolution bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts, womit eine Schilderung der politischen Ideen Hand in Hand geht und wobei überall Ursache und Folge, d. h. der innere Zusammenhang der einzelnen Vorgänge, dargelegt, auch Sinnesart und Taten wenigstens der einflußreichsten Persönlichkeiten gewürdigt werden.

——— Von Luther zu Bismarck. 12 Charakterbilder aus deutscher Geschichte. Von Professor Dr. Ottokar Weber. 2 Bändchen.

Ein knappes und doch eindrucksvolles Bild der nationalen und kulturellen Entwickelung der Neuzeit, das aus den vier Jahrhunderten je drei Persönlichkeiten herausgreift, die bestimmend eingegriffen haben in den Werdegang deutscher Geschichte. Der große Reformator, Regenten großer und kleiner Staaten, Generale, Diplomaten kommen zu Wort. Was Martin Luther einst geträumt: ein nationales deutsches Kaiserreich, unter Bismarck steht es begründet da.

——— 1848. Sechs Vorträge von Professor Dr. Ottokar Weber.

Bringt auf Grund des überreichen Materials in knapper Form eine Darstellung der wichtigen Ereignisse des Jahres 1848, dieser nahezu über ganz Europa verbreiteten großen Bewegung in ihrer bis zur Gegenwart reichenden Wirkung.

——— Restauration und Revolution. Skizzen zur Entwicklungsgeschichte der deutschen Einheit. Von Professor Dr. Richard Schwemer.

——— Die Reaktion und die neue Ära. Skizzen zur Entwickelungsgeschichte der Gegenwart. Von Professor Dr. Richard Schwemer.

——— Vom Bund zum Reich. Neue Skizzen zur Entwickelungsgeschichte der deutschen Einheit. Von Professor Dr. Richard Schwemer.

Die 3 Bändchen geben zusammen eine in Auffassung und Darstellung durchaus eigenartige Geschichte des deutschen Volkes im 19. Jahrhundert. „Restauration und Revolution" behandelt das Leben und Streben des deutschen Volkes in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, von dem ersten Aufleuchten des Gedankens des nationalen Staates bis zu dem tragischen Sturze in der Mitte des Jahrhunderts. „Die Reaktion und die neue Ära", beginnend mit der Zeit der Ermattung nach dem großen Aufschwung von 1848, stellt in den Mittelpunkt des Prinzen von Preußen und Otto von Bismarcks Schaffen. „Vom Bund zum Reich" zeigt uns Bismarck mit sicherer Hand die Grundlage des Reiches vorbereitend und dann immer entschiedener allem Geschehenen das Gepräge seines Geistes verleihend.

Gesundheitslehre (s. a. Alkoholismus; Ernährung; Haushalt; Heilwissenschaft; Leibesübungen; Mensch; Nervensystem; Schulhygiene; Stimme; Tuberkulose). Acht Vorträge aus der Gesundheitslehre. Von Professor Dr. H. Buchner. 2. Auflage, besorgt von Professor Dr. M. Gruber. Mit zahlreichen Abbildungen im Text.

In klarer und überaus fesselnder Darstellung unterrichtet der Verfasser über die äußeren Lebensbedingungen des Menschen, über das Verhältnis von Luft, Licht und Wärme zum menschlichen Körper, über Kleidung und Wohnung, Bodenverhältnisse und Wasserversorgung, die Krankheiten erzeugenden Pilze und die Infektionskrankheiten, kurz über wichtige Fragen der Hygiene.

Gewerbe. Der gewerbliche Rechtsschutz in Deutschland. Von Patentanwalt B. Tolksdorf.

Nach einem allgemeinen Überblick über Entstehung und Entwicklung des gewerblichen Rechtsschutzes und einer Bestimmung der Begriffe Patent und Erfindung wird zunächst das deutsche

Digitized by Google

Patentrecht behandelt, wobei der Gegenstand des Patentes, der Patentberechtigte, das Verfahren in Patentsachen, die Rechte und Pflichten des Patentinhabers, das Erlöschen des Patentrechtes und die Verletzung und Anmaßung des Patentschutzes erörtert werden. Sodann wird das Muster- und Warenzeichenrecht dargestellt und dabei besonders Art und Gegenstand der Muster, ihre Nachbildung, Eintragung, Schutzdauer und Löschung klargelegt. Ein weiterer Abschnitt befaßt sich mit den internationalen Verträgen und dem Ausstellungsschutz. Zum Schlusse wird noch die Stellung der Patentanwälte besprochen.

Handfertigkeit s. Knabenhandarbeit.

Handwerk. Das deutsche Handwerk in seiner kulturgeschichtlichen Entwicklung. Von Direktor Dr. Ed. Otto. 2. Aufl. Mit 27 Abbildungen auf 8 Tafeln.

Eine Darstellung der Entwicklung des deutschen Handwerks bis in die neueste Zeit, der großen Umwälzung aller wirtschaftlichen Verhältnisse im Zeitalter der Eisenbahnen und Dampfmaschinen und der Handwerkerbewegungen des 19. Jahrhunderts, wie des älteren Handwerkslebens, seiner Sitten, Bräuche und Dichtung.

Haus (s. a. Kunst). Das deutsche Haus und sein Hausrat. Von Professor Dr. Rudolf Meringer. Mit 106 Abbildungen, darunter 85 von Professor A. von Schroetter.

Das Buch will das Interesse an dem deutschen Haus, wie es geworden ist, fördern; mit zahlreichen künstlerischen Illustrationen ausgestattet, behandelt es nach dem „Herdhaus" das oberdeutsche Haus, führt dann anschaulich die Einrichtung der für dieses charakteristischen Stube, den Ofen, den Tisch, das Eßgerät vor und gibt einen Überblick über die Herkunft von Haus und Hausrat.

——— Kulturgeschichte des deutschen Bauernhauses. Von Regierungsbaumeister a. D. Chr. Rauck. Mit 70 Abbildungen.

Der Verfasser führt den Leser in das Haus des germanischen Landwirtes und zeigt dessen Entwicklung, wendet sich dann dem Hause der skandinavischen Bauern zu, um hierauf die Entwicklung des deutschen Bauernhauses während des Mittelalters darzustellen und mit einer Schilderung der heutigen Form des deutschen Bauernhauses zu schließen.

Haushalt (s. a. Kaffee). Die Naturwissenschaften im Haushalt. Von Dr. J. Bongardt. 2 Bändchen.

I. Teil: Wie sorgt die Hausfrau für die Gesundheit der Familie? Mit 31 Abbildungen.
II. Teil: Wie sorgt die Hausfrau für gute Nahrung? Mit 17 Abbildungen.

Selbst gebildete Hausfrauen können sich Fragen nicht beantworten wie die, weshalb sie z. B. kondensierte Milch auch in der heißen Zeit in offenen Gefäßen aufbewahren können, weshalb sie hartem Wasser Soda zusetzen, weshalb Obst im kupfernen Kessel nicht erkalten soll. Da soll hier an der Hand einfacher Beispiele, unterstützt durch Experimente und Abbildungen, das naturwissenschaftliche Denken der Leserinnen so geschult werden, daß sie befähigt werden, auch solche Fragen selbst zu beantworten, die das Buch unberücksichtigt läßt.

——— Chemie in Küche und Haus. Von Professor Dr. G. Abel. Mit Abbildungen im Text und einer mehrfarbigen Doppeltafel.

Das Bändchen will Gelegenheit bieten, die in Küche und Haus täglich sich vollziehenden chemischen und physikalischen Prozesse richtig zu beobachten und nutzbringend zu verwerten. So wird Heizung und Beleuchtung, vor allem aber die Ernährung erörtert, werden tierische und pflanzliche Nahrungsmittel, Genußmittel und Getränke behandelt.

Haydn s. Musik.

Digitized by Google

Heilwissenschaft (s. a. Auge; Gesundheitslehre). Die moderne Heilwissenschaft. Wesen und Grenzen des ärztlichen Wissens. Von Dr. E. Biernacki. Deutsch von Badearzt Dr. S. Ebel.

Will in den Inhalt des ärztlichen Wissens und Könnens von einem allgemeineren Standpunkte aus einführen, indem die geschichtliche Entwicklung der medizinischen Grundbegriffe, die Leistungsfähigkeit und die Fortschritte der modernen Heilkunst, die Beziehungen zwischen der Diagnose und der Behandlung der Krankheit, sowie die Grenzen der modernen Diagnostik behandelt werden.

———. Der Aberglaube in der Medizin und seine Gefahr für Gesundheit und Leben. Von Professor Dr. D. von Hansemann.

Behandelt alle menschlichen Verhältnisse, die in irgend einer Beziehung zu Leben und Gesundheit stehen, besonders mit Rücksicht auf viele schädliche Aberglauben, die geeignet sind, Krankheiten zu fördern, die Gesundheit herabzusetzen und auch in moralischer Beziehung zu schädigen.

Hilfsschulwesen. Vom Hilfsschulwesen. Von Rektor Dr. B. Maennel.

Es wird in kurzen Zügen eine Theorie und Praxis der Hilfsschulpädagogik gegeben. An Hand der vorhandenen Literatur und auf Grund von Erfahrungen wird nicht allein zusammengestellt, was bereits geleistet worden ist, sondern auch hervorgehoben, was noch der Entwicklung und Bearbeitung harrt.

Japan (s. a. Kunst). Die Japaner und ihre wirtschaftliche Entwicklung. Von Professor Dr. K. Rathgen.

Vermag auf Grund eigener langjähriger Erfahrung ein wirkliches Verständnis der merkwürdigen und für uns wirtschaftlich so wichtigen Erscheinung der fabelhaften Entwicklung Japans zu eröffnen.

Jesuiten. Die Jesuiten. Eine historische Skizze von Professor Dr. H. Boehmer.

Ein Büchlein nicht für oder gegen, sondern über die Jesuiten, also der Versuch einer gerechten Würdigung des vielgenannten Ordens, das nicht nur von der sogenannten Jesuitenmoral oder von der Ordensverfassung, sondern auch von der Jesuitenschule, von den Leistungen des Ordens auf dem Gebiete der geistigen Kultur, von dem Jesuitenstaate usw. handelt.

Jesus (s. a. Bibel; Christentum; Religion). Die Gleichnisse Jesu. Zugleich Anleitung zu einem quellenmäßigen Verständnis der Evangelien. Von Lic. Professor Dr. H. Weinel. 2. Auflage.

Will gegenüber kirchlicher und nichtkirchlicher Allegorisierung der Gleichnisse Jesu mit ihrer richtigen, wörtlichen Auffassung bekannt machen und verbindet damit eine Einführung in die Arbeit der modernen Theologie.

——— Jesus und seine Zeitgenossen. Von Pastor K. Bonhoff.

Die ganze Herbheit und köstliche Frische des Volkskindes, die hinreißende Hochherzigkeit und prophetische Überlegenheit des genialen Volksmannes, die reife Weisheit des Jüngerbildners und die religiöse Tiefe und Weite des Evangeliumverkünders von Nazareth wird erst empfunden, wenn man ihn in seinem Verkehr mit den ihn umgebenden Menschengestalten, Volks- und Parteigruppen zu verstehen sucht, wie es dieses Büchlein tun will.

——— Wahrheit und Dichtung im Leben Jesu. Von Pfarrer Dr. Paul Mehlhorn.

Will zeigen, was von dem im Neuen Testament uns überlieferten Leben Jesu als wirklicher Tatbestand festzuhalten, was als Sage oder Dichtung zu betrachten ist, durch Darlegung der Grundsätze, nach denen die Scheidung des geschichtlich Glaubwürdigen und der es umrankenden Phantasiegebilde vorzunehmen ist und durch Vollziehung der so gekennzeichneten Art chemischer Analyse an den wichtigsten Stoffen des „Lebens Jesu".

Digitized by Google

Illustrationskunst. Die deutsche Illustration. Von Professor Dr. Rudolf Kautzsch. Mit 35 Abbildungen.

Behandelt ein besonders wichtiges und besonders lehrreiches Gebiet der Kunst und leistet zugleich, indem es an der Hand der Geschichte das Charakteristische der Illustration als Kunst zu erforschen sucht, ein gut Stück „Kunsterziehung".

Ingenieurtechnik. Schöpfungen der Ingenieurtechnik der Neuzeit. Von Baurat Kurt Merckel. 2. Auflage. Mit 55 Abbildungen im Text und auf Tafeln.

Führt eine Reihe hervorragender und interessanter Ingenieurbauten nach ihrer technischen und wirtschaftlichen Bedeutung vor: die Gebirgsbahnen, die Bergbahnen, und als deren Vorläufer die bedeutenden Gebirgsstraßen der Schweiz und Tirols, die großen Eisenbahnverbindungen in Asien, endlich die modernen Kanal- und Hafenbauten.

——— Bilder aus der Ingenieurtechnik. Von Baurat Kurt Merckel. Mit 43 Abbildungen im Text und auf einer Doppeltafel.

Zeigt in einer Schilderung der Ingenieurbauten der Babylonier und Assyrer, der Ingenieurtechnik der alten Ägypter unter vergleichsweiser Behandlung der modernen Irrigationsanlagen daselbst, der Schöpfungen der antiken griechischen Ingenieure, des Städtebaues im Altertum und der römischen Wasserleitungsbauten die hohen Leistungen der Völker des Altertums.

Israel s. Religion.

Kaffee (s. a. Ernährung; Haushalt). Die narkotischen Aufgußgetränke. Von Professor Dr. Wieler. Mit zahlreichen Abbildungen.

Behandelt, durch zweckentsprechende Abbildungen unterstützt, Kaffee, Tee und Kakao eingehender, Mate und Kola kürzer, in bezug auf die botanische Abstammung, die natürliche Verbreitung der Stammpflanzen, die Verbreitung ihrer Kultur, die Wachstumsbedingungen und die Kulturmethoden, die Erntezeit und die Ernte, endlich die Gewinnung der fertigen Ware, wie der Weltmarkt sie aufnimmt, aus dem geernteten Produkte.

Kakao s. Kaffee.

Kalender. Der Kalender. Von Professor Dr. W. F. Wislicenus.

Erklärt die astronomischen Erscheinungen, die für unsere Zeitrechnung von Bedeutung sind, und schildert die historische Entwicklung des Kalenderwesens vom römischen Kalender ausgehend, den Werdegang der christlichen Kalender bis auf die neueste Zeit verfolgend, setzt ihre Einrichtungen auseinander und lehrt die Berechnung kalendarischer Angaben für Vergangenheit und Zukunft, sie durch zahlreiche Beispiele erläuternd.

Kant (s. a. Philosophie). Immanuel Kant; Darstellung und Würdigung. Von Professor Dr. O. Külpe. Mit einem Bildnisse Kants.

Kant hat durch seine grundlegenden Werke ein neues Fundament für die Philosophie aller Völker und Zeiten geschaffen. Dieses in seiner Tragfähigkeit für moderne Ideen darzustellen, hat sich der Verfasser zur Aufgabe gestellt. Es ist ihm gelungen, den wirklichen Kant mit historischer Treue zu schildern und doch auch zu beleuchten, wie die Nachwelt berufen ist, hinauszustreben über die Anschauungen des gewaltigen Denkers, da auch er ein Kind seiner Zeit ist und manche seiner Lehrmeinungen vergänglicher Art sein müssen.

Knabenhandarbeit. Die Knabenhandarbeit in der heutigen Erziehung. Von Seminardirektor Dr. Alw. Pabst. Mit 21 Abbildungen im Text und 1 Titelbild.

Gibt einen Überblick über die Geschichte des Knabenhandarbeitsunterrichts, untersucht seine Stellung im Lichte der modernen pädagogischen Strömungen und erhärtet seinen Wert als Erziehungsmittel, erörtert sodann die Art des Betriebes in den verschiedenen Schulen und gibt zum Schlusse eine vergleichende Darstellung der Systeme in den verschiedenen Ländern.

Digitized by Google

Kolonien. Die deutschen Kolonien. Land und Leute. Von Dr. Adolf Heilborn. Mit zahlreichen Abbildungen und 2 Karten.

Bringt auf engem Raume eine durch Abbildungen und Karten unterstützte, wissenschaftlich genaue Schilderung der deutschen Kolonien, sowie eine einwandfreie Darstellung ihrer Völker nach Nahrung und Kleidung, Haus und Gemeindeleben, Sitte und Recht, Glaube und Aberglaube, Arbeit und Vergnügen, Gewerbe und Handel, Waffen und Kampfesweise.

Kriegswesen. Vom Kriegswesen im 19. Jahrhundert. Zwanglose Skizzen von Major O. von Sothen. Mit 9 Übersichtskärtchen.

In einzelnen Abschnitten wird insbesondere die Napoleonische und Moltkesche Kriegführung an Beispielen (Jena-Königgrätz-Sedan) dargestellt und durch Kartenskizzen erläutert. Damit verbunden sind kurze Schilderungen der preußischen Armee von 1806 und nach den Befreiungskriegen, sowie nach der Reorganisation von 1860, endlich des deutschen Heeres von 1870 bis zur Jetztzeit.

——— Der Seekrieg. Seine geschichtliche Entwicklung vom Zeitalter der Entdeckungen bis zur Gegenwart. Von Kurt Freiherr von Maltzahn, Vize-Admiral a. D.

Der Verf. bringt den Seekrieg als Kriegsmittel wie als Mittel der Politik zur Darstellung, indem er zunächst die Entwicklung der Kriegsflotte und der Seekriegsmittel schildert und dann die heutigen Weltwirtschaftsstaaten und den Seekrieg behandelt, wobei er besonders das Abhängigkeitsverhältnis, in dem unsere Weltwirtschaftsstaaten kommerziell und politisch zu den Verkehrswegen der See stehen, darstellt.

Kultur (s. a. Germanen; Geschichte; griech. Städtebilder). Die Anfänge der menschlichen Kultur. Von Professor Dr. Ludwig Stein.

Behandelt in der Überzeugung, daß die Kulturprobleme der Gegenwart sich uns nur durch einen tieferen Einblick in ihren Werdegang erschließen, Natur und Kultur, den vorgeschichtlichen Menschen, die Anfänge der Arbeitsteilung, die Anfänge der Rassenbildung, ferner die Anfänge der wirtschaftlichen, intellektuellen, moralischen und sozialen Kultur.

Kunst (s. a. Baukunst; Dürer; Städtebilder; Illustrationskunst; Schriftwesen). Bau und Leben der bildenden Kunst. Von Direktor Dr. Theodor Volbehr. Mit 44 Abbildungen.

Führt von einem neuen Standpunkte aus in das Verständnis des Wesens der bildenden Kunst ein, erörtert die Grundlagen der menschlichen Gestaltungskraft und zeigt, wie das künstlerische Interesse sich allmählich weitere und immer weitere Stoffgebiete erobert.

——— Kunstpflege in Haus und Heimat. Von Superintendent R. Bürkner. Mit 14 Abbildungen.

Will, ausgehend von der Überzeugung, daß zu einem vollen Menschensein und Volkstum die Pflege des Schönen unabweisbar gehört, die Augen zum rechten Sehen öffnen lehren und die ganze Lebensführung, Kleidung und Häuslichkeit ästhetisch gestalten, um so auch zur Erkenntnis dessen zu führen, was an Heimatkunst und Heimatschutz zu hegen ist, und auf diesem großen Gebiete persönlichen und allgemeinen ästhetischen Lebens ein praktischer Ratgeber sein.

——— Die ostasiatische Kunst und ihre Einwirkung auf Europa. Von Direktor Dr. R. Graul. Mit 49 Abbildungen im Text und auf 1 Doppeltafel.

Bringt die bedeutungsvolle Einwirkung der japanischen und chinesischen Kunst auf die europäische zur Darstellung unter Mitteilung eines reichen Bildermaterials, den Einfluß Chinas auf die Entwicklung der zum Rokoko drängenden freien Richtungen in der dekorativen Kunst des 18. Jahrhunderts wie den auf die Entwicklung des 19. Jahrhunderts. Der Verfasser weist auf die Beziehungen der Malerei und Farbendruckkunst Japans zum Impressionismus der modernen europäischen Kunst hin.

Digitized by Google

Leben. Die Erscheinungen des Lebens. Grundprobleme der modernen Biologie. Von Privatdozent Dr. H. Miehe. Mit 46 Figuren im Text.

Versucht eine umfassende Totalansicht des organischen Lebens zu geben, indem nach einer Erörterung der spekulativen Vorstellungen über das Leben und einer Beschreibung des Protoplasmas und der Zelle die hauptsächlichsten Aeußerungen des Lebens behandelt werden, als Entwicklung, Ernährung, Atmung, das Sinnesleben, die Fortpflanzung, der Tod, die Variabilität und im Anschluß daran die Theorien über Entstehung und Entwicklung der Lebewelt, sowie die mannigfachen Beziehungen der Lebewesen untereinander.

Leibesübungen. Die Leibesübungen und ihre Bedeutung für die Gesundheit. Von Professor Dr. K. Zander. 2. Auflage. Mit 19 Abbildungen.

Will darüber aufklären, weshalb und unter welchen Umständen die Leibesübungen segensreich wirken, indem es ihr Wesen, andererseits die in Betracht kommenden Organe bespricht; erörtert besonders die Wechselbeziehungen zwischen körperlicher und geistiger Arbeit, die Leibesübungen der Frauen, die Bedeutung des Sportes und die Gefahren der sportlichen Übertreibungen.

Licht (s. a. Beleuchtungsarten; Chemie). Das Licht und die Farben. Sechs Vorlesungen, gehalten im Volkshochschulverein München von Professor Dr. L. Graetz. 2. Auflage. Mit 116 Abbildungen.

Führt, von den einfachsten optischen Erscheinungen ausgehend, zur tieferen Einsicht in die Natur des Lichtes und der Farben, behandelt, ausgehend von der scheinbar geradlinigen Ausbreitung, Zurückwerfung und Brechung des Lichtes, das Wesen der Farben, die Beugungserscheinungen und die Photographie.

Literaturgeschichte s. Drama; Schiller; Theater; Volkslied.

Luther (s. a. Geschichte). Luther im Lichte der neueren Forschung. Ein kritischer Bericht. Von Professor Dr. H. Boehmer.

Versucht durch sorgfältige historische Untersuchung eine erschöpfende Darstellung von Luthers Leben und Wirken zu geben, die Persönlichkeit des Reformators aus ihrer Zeit heraus zu erfassen, ihre Schwächen und Stärken beleuchtend zu einem wahrheitsgetreuen Bilde zu gelangen, und gibt so nicht nur ein psychologisches Porträt, sondern bietet zugleich ein interessantes Stück Kulturgeschichte.

Mädchenschule (s. a. Bildungswesen; Schulwesen). Die höhere Mädchenschule in Deutschland. Von Oberlehrerin M. Martin.

Bietet aus berufenster Feder eine Darstellung der Ziele, der historischen Entwicklung, der heutigen Gestalt und der Zukunftsaufgaben der höheren Mädchenschulen.

Mathematik s. Arithmetik.

Meeresforschung. Meeresforschung und Meeresleben. Von Dr. O. Janson. Mit 41 Figuren.

Schildert kurz und lebendig die Fortschritte der modernen Meeresuntersuchung auf geographischem, physikalisch-chemischem und biologischem Gebiete, die Verteilung von Wasser und Land auf der Erde, die Tiefen des Meeres, die physikalischen und chemischen Verhältnisse des Meerwassers, endlich die wichtigsten Organismen des Meeres, die Pflanzen und Tiere.

Mensch (s. a. Auge; Kultur; Stimme). Der Mensch. Sechs Vorlesungen aus dem Gebiete der Anthropologie. Von Dr. Adolf Heilborn. Mit zahlreichen Abbildungen.

Stellt die Lehren der „Wissenschaft aller Wissenschaften" streng sachlich und doch durchaus volkstümlich dar: das Wissen vom Ursprung des Menschen, die Entwicklungsgeschichte des Individuums, die künstlerische Betrachtung der Proportionen des menschlichen Körpers und die streng wissenschaftlichen Meßmethoden (Schädelmessung usf.), behandelt ferner die Menschenrassen, die rassenanatomischen Verschiedenheiten, den Tertiärmenschen.

Digitized by Google

Mensch. Bau und Tätigkeit des menschlichen Körpers. Von Privatdozent Dr. H. Sachs. 2. Auflage. Mit 37 Abbildungen.

Stellt eine Reihe schematischer Abbildungen dar, erläutert die Einrichtung und die Tätigkeit der einzelnen Organe des Körpers und zeigt dabei vor allem, wie diese einzelnen Organe in ihrer Tätigkeit aufeinander einwirken, miteinander zusammenhängen und so den menschlichen Körper zu einem einheitlichen Ganzen, zu einem wohlgeordneten Staate machen.

——— Die Seele des Menschen. Von Professor Dr. J. Rehmke. 2. Auflage.

Behandelt, von der Tatsache ausgehend, daß der Mensch eine Seele habe, die ebenso gewiß sei wie die andere, daß der Körper eine Gestalt habe, das Seelenwesen und das Seelenleben und erörtert, unter Abwehr der materialistischen und halbmaterialistischen Anschauungen, von dem Standpunkt aus, daß die Seele Unkörperliches Immaterielles sei, nicht etwa eine Bestimmtheit des menschlichen Einzelwesens, auch nicht eine Wirkung oder eine „Funktion" des Gehirns, die verschiedenen Tätigkeitsäußerungen des als Seele Erkannten.

——— Die fünf Sinne des Menschen. Von Professor Dr. Jos. Clem. Kreibig. Mit 30 Abbildungen im Text.

Beantwortet die Fragen über die Bedeutung, Anzahl, Benennung und Leistungen der Sinne in gemeinfaßlicher Weise, indem das Organ und seine Funktionsweise, dann die als Reiz wirkenden äußeren Ursachen und zuletzt der Inhalt, die Stärke, das räumliche und zeitliche Merkmal der Empfindungen besprochen werden.

——— **und Erde.** Mensch und Erde. Skizzen von den Wechselbeziehungen zwischen beiden. Von Professor Dr. A. Kirchhoff. 2. Auflage.

Zeigt, wie die Ländernatur auf den Menschen und seine Kultur einwirkt, durch Schilderungen allgemeiner und besonderer Art, über Steppen- und Wüstenvölker, über die Entstehung von Nationen, wie Deutschland und China u. a. m.

——— **und Tier.** Der Kampf zwischen Mensch und Tier. Von Professor Dr. Karl Eckstein. Mit 31 Abbildungen im Text.

Der hohe wirtschaftliche Bedeutung beanspruchende Kampf erfährt eine eingehende, ebenso interessante wie lehrreiche Darstellung; besonders werden die Kampfmittel beider Gegner geschildert, Schußwaffen, Fallen, Gifte, oder auch besondere Wirtschaftsmethoden, dort spitzige Krallen, scharfer Zahn, furchtbares Gift, List und Gewandtheit, der Schutzfärbung und Anpassungsfähigkeit nicht zu vergessen.

Menschenleben. Aufgaben und Ziele des Menschenlebens. Von Dr. J. Unold. 2. Auflage.

Beantwortet die Frage: Gibt es keine bindenden Regeln des menschlichen Handelns? in zuversichtlich bejahender, zugleich wohl begründeter Weise und entwirft die Grundzüge einer wissenschaftlich haltbaren und für eine nationale Erziehung brauchbaren Lebensanschauung und Lebensordnung.

Metalle. Die Metalle. Von Professor Dr. K. Scheid. Mit 16 Abbildungen.

Behandelt die für Kulturleben und Industrie wichtigen Metalle, schildert die mutmaßliche Bildung der Erze, die Gewinnung der Metalle aus den Erzen, das Hüttenwesen mit seinen verschiedenen Systemen, die Fundorte der Metalle, ihre Eigenschaften und Verwendung, unter Angabe historischer, kulturgeschichtlicher und statistischer Daten, sowie die Verarbeitung der Metalle.

Meteorologie s. Wetter.

Mikroskop (s. a. Optik). Das Mikroskop, seine Optik, Geschichte und Anwendung, gemeinverständlich dargestellt. Von Dr. W. Scheffer. Mit 66 Abbildungen im Text und einer Tafel.

Nach Erläuterung der optischen Konstruktion und Wirkung des Mikroskops, und Darstellung der historischen Entwicklung wird eine Beschreibung der modernsten Mikroskoptypen, Hilfsapparate und Instrumente gegeben, endlich gezeigt, wie die mikroskopische Untersuchung die Einsicht in Naturvorgänge vertieft.

Digitized by Google

Moleküle. Moleküle — Atome — Weltäther. Von Professor Dr. G. Mie. Mit 27 Figuren im Text.

Stellt die physikalische Atomlehre als die kurze, logische Zusammenfassung einer großen Menge physikalischer Tatsachen unter einem Begriffe dar, die ausführlich und nach Möglichkeit als einzelne Experimente geschildert werden.

Mond (s. a. Weltall). Der Mond. Von Professor Dr. J. Franz. Mit 31 Abbildungen im Text und auf 2 Doppeltafeln.

Gibt die Ergebnisse der neueren Mondforschung wieder, erörtert die Mondbewegung und Mondbahn, bespricht den Einfluß des Mondes auf die Erde und behandelt die Fragen der Oberflächenbedingungen des Mondes und die charakteristischen Mondgebilde anschaulich zusammengefaßt in „Beobachtungen eines Mondbewohners", endlich die Bewohnbarkeit des Mondes.

Mozart s. Musik.

Münze. Die Münze als historisches Denkmal sowie ihre Bedeutung im Rechts- und Wirtschaftsleben. Von Dr. A. Luschin v. Ebengreuth. Mit 53 Abbildungen im Text.

Zeigt, wie Münzen als geschichtliche Überbleibsel der Vergangenheit zur Aufhellung der wirtschaftlichen Zustände und der Rechtseinrichtungen früherer Zeiten dienen, die verschiedenen Arten von Münzen, ihre äußeren und inneren Merkmale sowie ihre Herstellung werden in historischer Entwicklung dargelegt und im Anschluß daran Münzsammlern beherzigenswerte Winke gegeben.

Musik. Einführung in das Wesen der Musik. Von Professor C. R. Hennig.

Die hier gegebene Ästhetik der Tonkunst untersucht das Wesen des Tones als eines Kunstmaterials; sie prüft die Natur der Darstellungsmittel und untersucht die Objekte der Darstellung, indem sie klarlegt, welche Ideen im musikalischen Kunstwerke gemäß der Natur des Tonmateriales und der Darstellungsmittel in idealer Gestaltung zur Darstellung gebracht werden können.

——— Geschichte der Musik. Von Dr. Friedrich Spiro.

Gibt in großen Zügen eine übersichtliche äußerst lebendig gehaltene Darstellung von der Entwicklung der Musik vom Altertum bis zur Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung der führenden Persönlichkeiten und der großen Strömungen und unter strenger Ausscheidung alles dessen, was für die Entwicklung der Musik ohne Bedeutung war.

——— Haydn, Mozart, Beethoven. Mit vier Bildnissen auf Tafeln. Von Professor Dr. C. Krebs.

Eine Darstellung des Entwicklungsganges und der Bedeutung eines jeden der drei großen Komponisten für die Musikgeschichte. Sie gibt mit wenigen, aber scharfen Strichen ein Bild der menschlichen Persönlichkeit und des künstlerischen Wesens der drei Heroen mit Hervorhebung dessen, was ein jeder aus seiner Zeit geschöpft und was er aus eignem hinzugebracht hat.

Muttersprache. Entstehung und Entwicklung unserer Muttersprache. Von Professor Dr. Wilhelm Uhl. Mit vielen Abbildungen im Text und auf Tafeln, sowie mit 1 Karte.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der sprachlich-wissenschaftlich lautphysiologischen wie der philologisch-germanistischen Forschung, die Ursprung und Organ, Bau und Bildung, andererseits die Hauptperioden der Entwicklung unserer Muttersprache zur Darstellung bringt.

Mythologie s. Germanen.

Nahrungsmittel s. Alkoholismus; Chemie; Ernährung; Haushalt; Kaffee.

Digitized by Google

Nationalökonomie s. Arbeiterschutz; Bevölkerungslehre; Soziale Bewegungen; Frauenbewegung; Welthandel; Wirtschaftsleben.

Naturlehre. Die Grundbegriffe der modernen Naturlehre. Von Professor Dr. Felix Auerbach. 2. Auflage. Mit 79 Figuren im Text.

Eine zusammenhängende, für jeden Gebildeten verständliche Entwicklung der in der modernen Naturlehre eine allgemeine und exakte Rolle spielenden Begriffe Raum und Bewegung, Kraft und Masse und die allgemeinen Eigenschaften der Materie, Arbeit, Energie und Entropie.

Naturwissenschaften s. Abstammungslehre; Ameisen; Astronomie; Befruchtungsvorgang; Chemie; Erde; Haushalt; Licht; Meeresforschung; Mensch; Moleküle; Naturlehre; Obstbau; Pflanzen; Religion; Strahlen; Tierleben; Weltall; Wetter.

Nervensystem. Vom Nervensystem, seinem Bau und seiner Bedeutung für Leib und Seele im gesunden und kranken Zustande. Von Professor Dr. R. Sander. Mit 27 Figuren im Text.

Erörtert die Bedeutung der nervösen Vorgänge für den Körper, die Geistestätigkeit und das Seelenleben und sucht klarzulegen, unter welchen Bedingungen Störungen der nervösen Vorgänge auftreten, wie sie zu beseitigen und zu vermeiden sind.

Obstbau. Der Obstbau. Von Dr. Ernst Voges. Mit 13 Abbildungen im Text

Will über die wissenschaftlichen und technischen Grundlagen des Obstbaues, sowie seine Naturgeschichte und große volkswirtschaftliche Bedeutung unterrichten. Die Geschichte des Obstbaues, das Leben des Obstbaumes, Obstbaumpflege und Obstbaumschutz, die wissenschaftliche Obstkunde, die Ästhetik des Obstbaues gelangen zur Behandlung.

Optik (s. a. Mikroskop; Stereoskop). Die optischen Instrumente. Von Dr. M. von Rohr. Mit 84 Abbildungen im Text.

Gibt eine elementare Darstellung der optischen Instrumente nach modernen Anschauungen, wobei weder das Ultramikroskop noch die neuen Apparate zur Mikrophotographie mit ultraviolettem Licht (Monochromate), weder die Prismen- noch die Zielfernrohre, weder die Projektionsapparate noch die stereoskopischen Entfernungsmesser und der Stereokomparator fehlen.

Ostasien s. Kunst.

Pädagogik (s. a. Bildungswesen; Fröbel; Hilfsschulwesen; Knabenhandarbeit; Mädchenschule; Schulwesen). Allgemeine Pädagogik. Von Professor Dr. Theobald Ziegler. 2. Auflage.

Behandelt die großen Fragen der Volkserziehung in praktischer, allgemeinverständlicher Weise und in sittlich-sozialem Geiste. Die Zwecke und Motive der Erziehung, das Erziehungsgeschäft selbst, dessen Organisation werden erörtert, die verschiedenen Schulgattungen dargestellt.

Palästina. Palästina und seine Geschichte. Sechs Vorträge von Professor Dr. H. Freiherr von Soden. 2. Auflage. Mit 2 Karten und 1 Plan von Jerusalem und 6 Ansichten des heiligen Landes.

Ein Bild, nicht nur des Landes selbst, sondern auch alles dessen, was aus ihm hervor- oder über es hingegangen ist im Laufe der Jahrhunderte — ein wechselvolles, farbenreiches Bild, in dessen Verlauf die Patriarchen Israels und die Kreuzfahrer, David und Christus, die alten Assyrer und die Scharen Mohammeds einander ablösen.

Patentrecht s. Gewerbe.

Digitized by Google

Pflanzen (s. a. Obstbau; Tierleben). Unsere wichtigsten Kulturpflanzen. Von Professor Dr. K. Giesenhagen. Mit 40 Figuren im Text.

Behandelt die Getreidepflanzen und ihren Anbau nach botanischen wie kulturgeschichtlichen Gesichtspunkten, damit zugleich in anschaulichster Form allgemeine botanische Kenntnisse vermittelnd.

——— Vermehrung und Sexualität bei den Pflanzen. Von Privatdozent Dr. Ernst Küster. Mit 38 Abbildungen im Text.

Gibt eine kurze Übersicht über die wichtigsten Formen der vegetativen Vermehrung und beschäftigt sich eingehend mit der Sexualität der Pflanzen, deren überraschend vielfache und mannigfaltige Äußerungen, ihre große Verbreitung im Pflanzenreich und ihre in allen Einzelheiten erkennbare Übereinstimmung mit der Sexualität der Tiere zur Darstellung gelangen.

Philosophie (s. a. Kant; Menschenleben; Schopenhauer; Weltanschauung; Weltproblem). Die Philosophie der Gegenwart in Deutschland. Eine Charakteristik ihrer Hauptrichtungen. Von Professor Dr. O. Külpe. 3. Auflage.

Schildert die vier Hauptrichtungen der deutschen Philosophie der Gegenwart, den Positivismus, Materialismus, Naturalismus und Idealismus, nicht nur im allgemeinen, sondern auch durch eingehendere Würdigung einzelner typischer Vertreter wie Mach und Dühring, Haeckel, Nietzsche, Fechner, Lotze, v. Hartmann und Wundt.

Physik s. Licht; Mikroskop; Moleküle; Naturlehre; Optik; Strahlen.

Polarforschung. Die Polarforschung. Geschichte der Entdeckungsreisen zum Nord- und Südpol von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. Von Professor Dr. Kurt Hassert. Mit 6 Karten auf 2 Tafeln.

Faßt die Hauptfortschritte und Ergebnisse der Jahrhunderte alten, an tragischen und interessanten Momenten überreichen Entdeckungstätigkeit zusammen.

Pompeji, eine hellenistische Stadt in Italien. Von Hofrat Professor Dr. Fr. v. Duhn. Mit 62 Abbildungen.

Sucht, durch zahlreiche Abbildungen unterstützt, an dem besonders greifbaren Beispiel Pompejis die Übertragung der griechischen Kultur und Kunst nach Italien, ihr Werden zur Weltkultur und Weltkunst verständlich zu machen, wobei die Hauptphasen der Entwicklung Pompejis, immer im Hinblick auf die gestaltende Bedeutung, die gerade der Hellenismus für die Ausbildung der Stadt, ihrer Lebens- und Kunstformen gehabt hat, zur Darstellung gelangen.

Psychologie s. Mensch; Nervensystem; Seele.

Rechtsschutz s. Gewerbe.

Religion (s. a. Buddha; Christentum; Germanen; Jesuiten; Jesus; Luther). Die Grundzüge der israelitischen Religionsgeschichte. Von Professor Dr. Fr. Giesebrecht.

Schildert, wie Israels Religion entsteht, wie sie die nationale Schale sprengt, um in den Propheten die Ansätze einer Menschheitsreligion auszubilden, wie auch diese neue Religion sich verpuppt in die Formen eines Priesterstaats.

——— Religion und Naturwissenschaft in Kampf und Frieden. Ein geschichtlicher Rückblick von Dr. A. Pfannkuche.

Will durch geschichtliche Darstellung der Beziehungen beider Gebiete eine vorurteilsfreie Beurteilung des heiß umstrittenen Problems ermöglichen. Ausgehend von der ursprünglichen Einheit von Religion und Naturerkennen in den Naturreligionen schildert der Verfasser das Entstehen der Naturwissenschaft in Griechenland und der Religion in Israel, um dann zu zeigen, wie aus der Verschmelzung beider jene ergreifenden Konflikte erwachsen, die sich besonders an die Namen von Kopernikus und Darwin knüpfen.

Digitized by Google

Religion. Die religiösen Strömungen der Gegenwart. Von Superintendent D. A. H. Braasch.

Will die gegenwärtige religiöse Lage nach ihren bedeutsamen Seiten hin darlegen und ihr geschichtliches Verständnis vermitteln; die markanten Persönlichkeiten und Richtungen, die durch wissenschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung gestellten Probleme, wie die Ergebnisse der Forschung, der Ultramontanismus wie die christliche Liebestätigkeit gelangen zur Behandlung.

Rom. Die ständischen und sozialen Kämpfe in der römischen Republik. Von Privatdozent Dr. Leo Bloch.

Behandelt die Sozialgeschichte Roms, soweit sie mit Rücksicht auf die die Gegenwart bewegenden Fragen von allgemeinem Interesse ist. Insbesondere gelangen die durch die Großmachtstellung Roms bedingte Entstehung neuer sozialer Unterschiede, die Herrschaft des Amtsadels und des Kapitals, auf der anderen Seite eines großstädtischen Proletariats zur Darstellung, die ein Ausblick auf die Lösung der Parteikämpfe durch die Monarchie beschließt.

Schiller. Von Professor Dr. Th. Ziegler. Mit dem Bildnis Schillers von Kügelgen in Heliogravüre.

Gedacht als eine Einführung in das Verständnis von Schillers Werdegang und Werken, behandelt das Büchlein vor allem die Dramen Schillers und sein Leben, ebenso aber auch einzelne seiner lyrischen Gedichte und die historischen und die philosophischen Studien als ein wichtiges Glied in der Kette seiner Entwicklung.

Schopenhauer. Seine Persönlichkeit, seine Lehre, seine Bedeutung. Sechs Vorträge von Oberlehrer H. Richert. Mit dem Bildnis Schopenhauers.

Unterrichtet über Schopenhauer in seinem Werden, seinen Werken und seinem Fortwirken, in seiner historischen Bedingtheit und seiner bleibenden Bedeutung, indem es eine gründliche Einführung in die Schriften Schopenhauers und zugleich einen zusammenfassenden Überblick über das Ganze seines philosophischen Systems gibt.

Schriftwesen. Schrift- und Buchwesen in alter und neuer Zeit. Von Professor Dr. O. Weise. 2. Auflage. Mit 37 Abbildungen.

Verfolgt durch mehr als vier Jahrtausende Schrift-, Brief- und Zeitungswesen, Buchhandel und Bibliotheken.

Schulhygiene. Von Privatdozent Dr. Leo Burgerstein. Mit einem Bildnis und 33 Figuren im Text.

Bietet eine auf den Forschungen und Erfahrungen in den verschiedensten Kulturländern beruhende Darstellung, die ebenso die Hygiene des Unterrichts und Schullebens wie jene des Hauses, die im Zusammenhang mit der Schule stehenden modernen materiellen Wohlfahrtseinrichtungen, endlich die hygienische Unterweisung der Jugend, die Hygiene des Lehrers und die Schularztfrage behandelt.

Schulwesen (s. a. Bildungswesen; Fröbel; Hilfsschulwesen; Mädchenschule; Pädagogik). Geschichte des deutschen Schulwesens. Von Oberrealschuldirektor Dr. K. Knabe.

Stellt die Entwicklung des deutschen Schulwesens in seinen Hauptperioden dar und bringt so Anfänge des deutschen Schulwesens, Scholastik, Humanismus, Reformation, Gegenreformation, neue Bildungsziele, Pietismus, Philanthropismus, Aufklärung, Neuhumanismus, Prinzip der allseitigen Ausbildung vermittels einer Anstalt, Teilung der Arbeit und den nationalen Humanismus der Gegenwart zur Darstellung.

——— Schulkämpfe der Gegenwart. Vorträge zum Kampf um die Volksschule in Preußen, gehalten in der Humboldt-Akademie in Berlin. Von J. Tews.

Knapp und doch umfassend stellt der Verfasser die Probleme dar, um die es sich bei der Reorganisation der Volksschule handelt, deren Stellung zu Staat und Kirche, deren Abhängigkeit von Zeitgeist und Zeitbedürfnissen, deren Wichtigkeit für die Herausgestaltung einer volksfreundlichen Gesamtkultur scharf beleuchtet werden.

Digitized by Google

Schulwesen. Volksschule und Lehrerbildung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von Direktor Dr. Franz Kuypers.

Der Verfasser hat nicht nur die Weltausstellung zu St. Louis gründlich studiert, sondern sich auch sonst in den Schulen der fortgeschrittenen Staaten Nordamerikas umgesehen. Anschaulich schildert er das Schulwesen vom Kindergarten bis zur Hochschule, überall das Wesentliche der amerikanischen Erziehungsweise (die stete Erziehung zum Leben, das Wecken des Betätigungstriebes, das Hindrängen auf praktische Verwertung usw.) hervorhebend. Dabei wird der Leser zum Vergleich mit der heimischen Unterrichtsmanier (strenger stufenmäßiger Aufbau, Vorherrschen des Dozierens u. dgl.) angeregt.

Seekrieg s. Kriegswesen.

Seele s. Mensch.

Sinnesleben s. Mensch.

Soziale Bewegungen (s. a. Arbeiterschutz; Frauenbewegung). Soziale Bewegungen und Theorien bis zur modernen Arbeiterbewegung. Von Professor Dr. G. Maier. 3. Auflage.

In einer geschichtlichen Betrachtung, die mit den altorientalischen Kulturvölkern beginnt, werden an den zwei großen wirtschaftlichen Schriften Platos die Wirtschaft der Griechen, an der Gracchischen Bewegung die der Römer beleuchtet, ferner die Utopie des Thomas Morus, andererseits der Bauernkrieg behandelt, die Bestrebungen Colberts und das Merkantilsystem, die Physiokraten und die ersten wissenschaftlichen Staatswirtschaftslehrer gewürdigt und über die Entstehung des Sozialismus und die Anfänge der neueren Handels-, Zoll- und Verkehrspolitik aufgeklärt.

Sprache s. Muttersprache; Stimme.

Städtewesen. Deutsche Städte und Bürger im Mittelalter. Von Oberlehrer Dr. B. Heil. 2. Auflage. Mit zahlreichen Abbildungen im Text und auf 1 Doppeltafel.

Stellt die geschichtliche Entwicklung dar, schildert die wirtschaftlichen, sozialen und staatsrechtlichen Verhältnisse und gibt ein zusammenfassendes Bild von der äußeren Erscheinung und dem inneren Leben der deutschen Städte.

——— Historische Städtebilder aus Holland und Niederdeutschland. Vorträge gehalten bei der Oberschulbehörde in Hamburg. Von Regierungs-Baumeister Albert Erbe. Mit 59 Abbildungen.

Will dem als Zeichen wachsenden Kunstverständnisses zu begrüßenden Sinn für die Reize der alten malerischen Städtebilder durch eine mit Abbildungen reich unterstützte Schilderung der so eigenartigen und vielfachen Herrlichkeit Alt-Hollands wie Niederdeutschlands, ferner Danzigs, Lübecks, Bremens und Hamburgs nicht nur vom rein künstlerischen, sondern auch vom kulturgeschichtlichen Standpunkt aus entgegenkommen.

——— Kulturbilder aus griechischen Städten. Von Oberlehrer Dr. Erich Ziebarth. Mit 22 Abbildungen im Text und 1 Tafel.

Sucht ein anschauliches Bild zu entwerfen von dem Aussehen einer altgriechischen Stadt und von dem städtischen Leben in ihr, auf Grund der Ausgrabungen und der inschriftlichen Denkmäler; die altgriechischen Bergstädte Thera, Pergamon, Priene, Milet, der Tempel von Didyma werden geschildert. Stadtpläne und Abbildungen suchen die einzelnen Städtebilder zu erläutern.

Digitized by Google

Stereoskop (s. a. Optik). Das Stereoskop und seine Anwendungen. Von Professor Th. Hartwig. Mit 40 Abbildungen im Text und 19 stereoskopischen Tafeln.

Behandelt die verschiedenen Erscheinungen und praktischen Anwendungen der Stereoskopie, insbesondere die stereoskopischen Himmelsphotographien, die stereoskopische Darstellung mikroskopischer Objekte, das Stereoskop als Meßinstrument und die Bedeutung und Anwendung des Stereokomparators, insbesondere in bezug auf photogrammetrische Messungen. Beigegeben sind 19 stereoskopische Tafeln.

Stimme, die menschliche, und ihre Hygiene. Von Professor Dr. P. Gerber. Mit 20 Abbildungen.

Nach den notwendigsten Erörterungen über das Zustandekommen und über die Natur der Töne wird der Kehlkopf des Menschen, sein Bau, seine Verrichtungen und seine Funktion als musikalisches Instrument behandelt; dann werden die Gesang- und die Sprechstimme, ihre Ausbildung, ihre Fehler und Erkrankungen, sowie deren Verhütung und Behandlung, insbesondere Erkältungskrankheiten, die professionelle Stimmschwäche, der Alkoholeinfluß und die Abhärtung erörtert.

Strahlen (s. a. Licht). Sichtbare und unsichtbare Strahlen. Von Professor Dr. R. Börnstein und Professor Dr. W. Marckwald. Mit 82 Abbildungen.

Schildert die verschiedenen Arten der Strahlen, darunter die Kathoden- und Röntgenstrahlen, die Hertzschen Wellen, die Strahlungen der radioaktiven Körper (Uran und Radium) nach ihrer Entstehung und Wirkungsweise, unter Darstellung der charakteristischen Vorgänge der Strahlung.

Technik (s. a. Beleuchtungsarten; Dampf; Eisenbahnen; Eisenhüttenwesen; Ingenieurtechnik; Metalle; Mikroskop; Rechtsschutz; Stereoskop; Wärmekraftmaschinen). Am sausenden Webstuhl der Zeit. Übersicht über die Wirkungen der Entwicklung der Naturwissenschaften und der Technik auf das gesamte Kulturleben. Von Geh. Regierungsrat Professor Dr. W. Launhardt. 2. Auflage. Mit 16 Abbildungen im Text und auf 5 Tafeln.

Ein geistreicher Rückblick auf die Entwicklung der Naturwissenschaften und der Technik, der die Weltwunder unserer Zeit verdankt werden.

Tee s. Kaffee.

Theater (s. a. Drama). Das Theater. Sein Wesen, seine Geschichte, seine Meister. Von Professor Dr. K. Borinski. Mit 8 Bildnissen.

Begreift das Drama als ein Selbstgericht des Menschentums und charakterisiert die größten Dramatiker der Weltliteratur bei aller Knappheit liebevoll und geistvoll, wobei es die dramatischen Meister der Völker und Zeiten tunlichst selbst reden läßt.

Theologie s. Bibel; Christentum; Jesus; Palästina; Religion.

Tierleben (s. a. Ameise; Mensch und Tier). Die Beziehungen der Tiere zueinander und zur Pflanzenwelt. Von Professor Dr. K. Kraepelin.

Stellt in großen Zügen eine Fülle wechselseitiger Beziehungen der Organismen zueinander dar. Familienleben und Staatenbildung der Tiere, wie die interessanten Beziehungen der Tiere und Pflanzen zueinander werden geschildert.

——— Einführung in die Tierkunde. Von Privatdozent Dr. Kurt Hennings.

Will die Einheitlichkeit des gesamten Tierreiches zum Ausdruck bringen, Bewegung und Empfindung, Stoffwechsel und Fortpflanzung als die charakterisierenden Eigenschaften aller Tiere darstellen und sodann die Tätigkeit des Tierleibes aus seinem Bau verständlich machen, wobei

Digitized by Google

der Schwerpunkt der Darstellung auf die Lebensweise der Tiere gelegt ist. So werden nach einem Vergleich der drei Naturreiche die Bestandteile des tierischen Körpers behandelt, sodann ein Überblick über die sieben großen Kreise des Tierreiches gegeben, ferner Bewegung und Bewegungsorgane, Aufenthaltsort, Bewußtsein und Empfindung, Nervensystem und Sinnesorgane, Stoffwechsel, Fortpflanzung und Entwicklung erörtert.

Tierleben. Zwiegestalt der Geschlechter in der Tierwelt (Dimorphismus). Von Dr. Friedrich Knauer. Mit zahlreichen Vollbildern und Textbildern.

Zahlreiche niederste Tiere pflanzen sich ungeschlechtlich fort, und bis zu den Fischen hinauf finden wir bei zahlreichen Tiergruppen die Einzelindividuen als Zwitter. Aus diesem Hermaphroditismus hat sich allmählich die Zweigeschlechtigkeit herausgebildet, die es wieder bei verschiedenen Tierarten zu auffälligstem geschlechtlichem Dimorphismus, ja zu so weit gehender Verschiedenheit der Männchen und Weibchen derselben Art gebracht hat, daß selbst Fachleute wiederholt Männchen und Weibchen ein und derselben Art für Individuen verschiedener Art angesprochen haben. Vorliegende Schrift führt dem Leser aus der Fülle der Beispiele die interessanten Fälle solcher Verschiedenheit zwischen Männchen und Weibchen vor und kommt dabei auch vielfach auf die Brutpflege in der Tierwelt und das Verhalten der Männchen zu derselben zu sprechen.

——— Die Lebensbedingungen und die geographische Verbreitung der Tiere. Von Professor Dr. Otto Maas.

Es soll hier nicht, wie es in verdienstvoller Weise von mancher Seite geschehen ist, ein gedrängtes Nachschlagebüchlein für den Studenten und Fachmann gegeben werden, sondern bei wissenschaftlich nicht vorgebildeten Kreisen Interesse für die Sache, die „Tiergeographie" erweckt werden. Manche Anknüpfungen an soziale Fragen werden dabei berührt. Es kann dies nicht geschehen, ohne auf biologische Gesichtspunkte, auf die „Lebensbedingungen" einzugehen. Der Hauptzweck des Bändchens soll aber sein, auf die allgemeinen Gesichtspunkte aufmerksam zu machen, die sich aus einer Betrachtung der Tierwelt überhaupt, auch der heimatlichen, ergeben.

Tuberkulose. Die Tuberkulose, ihr Wesen, ihre Verbreitung, Ursache, Verhütung und Heilung. Für die Gebildeten aller Stände gemeinfaßlich dargestellt von Oberstabsarzt Dr. W. Schumburg. Mit 1 Tafel und 8 Figuren im Text.

Schildert nach einem Überblick über die Verbreitung der Tuberkulose das Wesen derselben, beschäftigt sich eingehend mit dem Tuberkelbazillus, bespricht die Maßnahmen, durch die man ihn von sich fernhalten kann, und erörtert die Fragen der Heilung der Tuberkulose, vor allem die hygienisch-diätetische Behandlung in Sanatorien und Lungenheilstätten.

Turnen s. Leibesübungen.

Verfassung (s. a. Fürstentum). Grundzüge der Verfassung des Deutschen Reiches. Sechs Vorträge von Professor Dr. E. Loening. 2. Auflage.

Beabsichtigt in gemeinverständlicher Sprache in das Verfassungsrecht des Deutschen Reiches einzuführen, soweit dies für jeden Deutschen erforderlich ist, und durch Aufweisung des Zusammenhanges sowie durch geschichtliche Rückblicke und Vergleiche den richtigen Standpunkt für das Verständnis des geltenden Rechtes zu gewinnen.

Verkehrsentwicklung (s. a. Eisenbahnen; Technik). Verkehrsentwicklung in Deutschland. 1800—1900. Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen, ihre Entwicklung und Verwaltung, sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirtschaft von Professor Dr. W. Lotz. 2. Aufl.

Gibt nach einer kurzen Übersicht über die Hauptfortschritte in den Verkehrsmitteln und deren wirtschaftliche Wirkungen eine Geschichte des Eisenbahnwesens, schildert den heutigen Stand der Eisenbahnverfassung, das Güter- und das Personentarifwesen, die Reformversuche und die Reformfrage, ferner die Bedeutung der Binnenwasserstraßen und endlich die Wirkungen der modernen Verkehrsmittel.

Digitized by Google

Versicherung (s. a. Arbeiterschutz). Grundzüge des Versicherungswesens. Von Professor Dr. A. Manes.

Behandelt sowohl die Stellung der Versicherung im Wirtschaftsleben, die Entwicklung der Versicherung, die Organisation ihrer Unternehmungsformen, den Geschäftsgang eines Versicherungsbetriebs, die Versicherungspolitik, das Versicherungsvertragsrecht und die Versicherungswissenschaft, als die einzelnen Zweige der Versicherung, wie Lebensversicherung, Unfallversicherung, Haftpflichtversicherung, Transportversicherung, Feuerversicherung, Hagelversicherung, Viehversicherung, kleinere Versicherungszweige, Rückversicherung.

Volkslied. Das deutsche Volkslied. Über Wesen und Werden des deutschen Volksgesanges. Von Privatdozent Dr. J. W. Bruinier. 2. Auflage.

Handelt in schwungvoller Darstellung vom Wesen und Werden des deutschen Volksgesanges, unterrichtet über die deutsche Volksliederpflege in der Gegenwart, über Wesen und Ursprung des deutschen Volksgesanges, Skop und Spielmann, Geschichte und Mär, Leben und Liebe.

Volksstämme. Die deutschen Volksstämme und Landschaften. Von Professor Dr. O. Weise. 2. Auflage. Mit 29 Abbildungen im Text und auf Tafeln.

Schildert, durch eine gute Auswahl von Städte-, Landschafts- und anderen Bildern unterstützt, die Eigenart der deutschen Gaue und Stämme, die charakteristischen Eigentümlichkeiten der Landschaft, den Einfluß auf das Temperament und die geistige Anlage der Menschen, die Leistungen hervorragender Männer, Sitten und Gebräuche, Sagen und Märchen, Besonderheiten in der Sprache und Hauseinrichtung u. a. m.

Volkswirtschaftslehre s. Amerika; Arbeiterschutz; Bevölkerungslehre; Frauenbewegung; Japan; Soziale Bewegungen; Verkehrsentwicklung; Versicherung; Wirtschaftsgeschichte.

Warenzeichenrecht s. Gewerbe.

Wärme s. Chemie.

Wärmekraftmaschinen (s. a. Dampf). Einführung in die Theorie und den Bau der neueren Wärmekraftmaschinen (Gasmaschinen). Von Professor Dr. Richard Vater. 2. Auflage. Mit 34 Abbildungen.

Will Interesse und Verständnis für die immer wichtiger werdenden Gas-, Petroleum- und Benzinmaschinen erwecken. Nach einem einleitenden Abschnitte folgt eine kurze Besprechung der verschiedenen Betriebsmittel, wie Leuchtgas, Kraftgas usw., der Viertakt- und Zweitaktwirkung, woran sich dann das Wichtigste über die Bauarten der Gas-, Benzin-, Petroleum- und Spiritusmaschinen sowie eine Darstellung des Wärmemotors Patent Diesel anschließt.

——— Neuere Fortschritte auf dem Gebiete der Wärmekraftmaschinen. Von Professor Dr. Richard Vater. Mit 48 Abbildungen.

Ohne den Streit, ob „Lokomobile oder Sauggasmaschine", „Dampfturbine oder Großgasmaschine", entscheiden zu wollen, behandelt Verfasser die einzelnen Maschinengattungen mit Rücksicht auf ihre Vorteile und Nachteile, wobei im zweiten Teil der Versuch unternommen ist, eine möglichst einfache und leichtverständliche Einführung in die Theorie und den Bau der Dampfturbine zu geben.

Wasser s. Chemie.

Digitized by Google

Weltall (s. a. Astronomie). Der Bau des Weltalls. Von Professor Dr. J. Scheiner. 2. Auflage. Mit 24 Figuren im Text und auf einer Tafel.

Stellt nach einer Einführung in die wirklichen Verhältnisse von Raum und Zeit im Weltall dar, wie das Weltall von der Erde aus erscheint, erörtert den inneren Bau des Weltalls, d. h. die Struktur der selbständigen Himmelskörper und schließlich die Frage über die äußere Konstitution der Fixsternwelt.

Weltanschauung (s. a. Kant; Menschenleben; Philosophie; Weltproblem). Die Weltanschauungen der großen Philosophen der Neuzeit. Von Professor Dr. L. Busse. 2. Auflage.

Will mit den bedeutendsten Erscheinungen der neueren Philosophie bekannt machen; die Beschränkung auf die Darstellung der großen klassischen Systeme ermöglicht es, die beherrschenden und charakteristischen Grundgedanken eines jeden scharf herauszuarbeiten und so ein möglichst klares Gesamtbild der in ihm enthaltenen Weltanschauung zu entwerfen.

Weltäther s. Moleküle.

Welthandel. Geschichte des Welthandels. Von Oberlehrer Dr. Max Georg Schmidt.

Eine zusammenfassende Übersicht der Entwickelung des Handels führt von dem Altertum an über das Mittelalter, in dem Konstantinopel, seit den Kreuzzügen Italien und Deutschland den Weltverkehr beherrschen, zur Neuzeit, die mit der Auffindung des Seewegs nach Indien und der Entdeckung Amerikas beginnt und bis zur Gegenwart, in der auch der deutsche Kaufmann nach dem alten Hansawort „Mein Feld ist die Welt" den ganzen Erdball erobert.

Weltproblem (s. a. Philosophie; Weltanschauung). Das Weltproblem von positivistischem Standpunkte aus. Von Privatdozent Dr. J. Petzoldt.

Sucht die Geschichte des Nachdenkens über die Welt als eine sinnvolle Geschichte von Irrtümern psychologisch verständlich zu machen im Dienste der von Schuppe, Mach und Avenarius vertretenen Anschauung, daß es keine Welt an sich, sondern nur eine Welt für uns gibt, ihre Elemente nicht Atome oder sonstige absolute Existenzen, sondern Farben-, Ton-, Druck-, Raum-, Zeit- usw. Empfindungen sind, trotzdem aber die Dinge nicht bloß subjektiv, nicht bloß Bewußtseinserscheinungen sind, vielmehr die aus jenen Empfindungen zusammengesetzten Bestandteile unserer Umgebung forteristierend zu denken sind, auch wenn wir sie nicht mehr wahrnehmen.

Wetter. Wind und Wetter. Fünf Vorträge über die Grundlagen und wichtigeren Aufgaben der Meteorologie. Von Professor Dr. Leonh. Weber. Mit 27 Figuren im Text und 3 Tafeln.

Schildert die historischen Wurzeln der Meteorologie, ihre physikalischen Grundlagen und ihre Bedeutung im gesamten Gebiete des Wissens, erörtert die hauptsächlichsten Aufgaben, die dem ausübenden Meteorologen obliegen, wie die praktische Anwendung in der Wettervorhersage.

Wirtschaftsgeschichte (s. a. Amerika; Eisenbahnen; Geographie; Handwerk; Japan; Rom; Soziale Bewegungen; Verkehrsentwicklung). Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. Von Professor Dr. L. Pohle.

Gibt in gedrängter Form einen Überblick über die gewaltige Umwälzung, die die deutsche Volkswirtschaft im letzten Jahrhundert durchgemacht hat: die Umgestaltung der Landwirtschaft; die Lage von Handwerk und Hausindustrie; die Entstehung der Großindustrie mit ihren Begleiterscheinungen; Kartellbewegung und Arbeiterfrage; die Umgestaltung des Verkehrswesens und die Wandlungen auf dem Gebiete des Handels.

Digitized by Google

Wirtschaftsgeschichte. Deutsches Wirtschaftsleben. Auf geographischer Grundlage geschildert von Professor Dr. Chr. Gruber. Mit 4 Karten.

Beabsichtigt, ein gründliches Verständnis für den sieghaften Aufschwung unseres wirtschaftlichen Lebens seit der Wiederaufrichtung des Reichs herbeizuführen und darzulegen, inwieweit sich Produktion und Verkehrsbewegung auf die natürlichen Gelegenheiten, die geographischen Vorzüge unseres Vaterlandes stützen können und in ihnen sicher verankert liegen.

——— Wirtschaftliche Erdkunde. Von Professor Dr. Chr. Gruber.

Will die ursprünglichen Zusammenhänge zwischen der natürlichen Ausstattung der einzelnen Länder und der wirtschaftlichen Kraftäußerung ihrer Bewohner klar machen und das Verständnis für die wahre Machtstellung der einzelnen Völker und Staaten eröffnen. Das Weltmeer als Hochstraße des Weltwirtschaftsverkehrs und als Quelle der Völkergröße, — die Landmassen als Schauplatz alles Kulturlebens und der Weltproduktion, — Europa nach seiner wirtschaftsgeographischen Veranlagung und Bedeutung, — die einzelnen Kulturstaaten nach ihrer wirtschaftlichen Entfaltung (viele geistreiche Gegenüberstellungen!): all dies wird in anschaulicher und großzügiger Weise vorgeführt.

Zoologie s. Ameisen; Tierleben.

Übersicht nach den Autoren.

Abel, Chemie in Küche und Haus.
Abelsdorff, Das Auge.
Alkoholismus, Der, seine Wirkungen und seine Bekämpfung. 3 Bände.
Auerbach, Die Grundbegriffe der modernen Naturlehre.
Biedermann, Die technische Entwickl. der Eisenbahnen der Gegenwart.
Biernacki, Die moderne Heilwissenschaft.
Bloch, Die ständischen u. sozialen Kämpfe.
Blochmann, Luft, Wasser, Licht u. Wärme.
Boehmer, Jesuiten.
Boehmer, Luther im Lichte der neueren Forschungen.
Bongardt, Die Naturwissenschaften im Haushalt. 2 Bändchen.
Bonhoff, Jesus und seine Zeitgenossen.
Borinski, Das Theater.
Börnstein und Marckwald, Sichtbare und unsichtbare Strahlen.
Braasch, Religiöse Strömungen.
Bruinier, Das deutsche Volkslied.
Brüsch, D. Beleuchtungsart. d. Gegenwart.
Buchner, 8 Vorträge a. d. Gesundheitslehre.
Burgerstein, Schulhygiene.
Bürkner, Kunstpflege in Haus u. Heimat.
Busse, Weltanschauung. d. gr. Philosoph.
Crantz, Arithmetik und Algebra. I.
Daenell, Geschichte der Ver. Staaten von Amerika.
v. Duhn, Pompeji.
Eckstein, Der Kampf zwischen Mensch und Tier.
Erbe, Hist. Städtebilder aus Holland und Niederdeutschland.
Franz, Der Mond.
Frech, Aus der Vorzeit der Erde.
Frentzel, Ernähr. u. Volksnahrungsmittel.
Geffcken, A. d. Werdezeit d. Christentums.
Gerber, Die menschliche Stimme.
Giesebrecht, Die Grundzüge der israelitischen Religionsgeschichte.
Giesenhagen, Unsere wicht. Kulturpflanzen.
Graetz, Licht und Farben.
Graul, Ostasiatische Kunst.
Gruber, Deutsches Wirtschaftsleben.
Gruber, Wirtschaftliche Erdkunde.
Günther, Das Zeitalter der Entdeckungen.
Hahn, Die Eisenbahnen.
v. Hansemann, D. Aberglaube i. d. Medizin.
Hartwig, Das Stereoskop.
Hassert, Die Polarforschung.

Digitized by Google

Aus Natur und Geisteswelt.

Jedes Bändchen geheftet 1 Mk., geschmackvoll gebunden 1 Mk. 25 Pfg.

Haushofer, Bevölkerungslehre.
Heigel, Politische Hauptströmungen in Europa im 19. Jahrh.
Heil, D. Städte u. Bürger im Mittelalter.
Heilborn, Die deutschen Kolonien. (Land und Leute.)
Heilborn, Der Mensch.
Hennig, Einführung in das Wesen der Musik.
Hennings, Einführg. in die Tierkunde.
Hesse, Abstammungslehre u. Darwinismus.
Hubrich, Deutsches Fürstentum und deutsches Verfassungswesen.
Janson, Meeresforschung u. Meeresleben.
Kautzsch, Die deutsche Illustration.
Kirchhoff, Mensch und Erde.
Knabe, Geschichte d. deutsch. Schulwesens.
Knauer, Zwiegestalt der Geschlechter in der Tierwelt.
Knauer, Die Ameisen.
Kraepelin, Die Beziehungen der Tiere zueinander.
Krebs, Haydn, Mozart, Beethoven.
Kreibig, Die fünf Sinne des Menschen.
Külpe, Die Philosophie der Gegenwart.
Külpe, Immanuel Kant.
Küster, Vermehrung und Sexualität bei den Pflanzen.
Kuypers, Volksschule und Lehrerbildung in den Ver. Staaten.
Laughlin, Aus dem amerikanischen Wirtschaftsleben.
Launhardt, Am sausenden Webstuhl der Zeit.
Loening, Grundzüge der Verfassung des Deutschen Reiches.
Lotz, Verkehrsentwckl. i. Dtschl. 1800–1900.
Luschin von Ebengreuth, Die Münze.
Maas, Lebensbedingungen der Tiere.
Maier, Soziale Bewegungen u. Theorien.
von Maltzahn, Der Seekrieg.
Manes, Grundzüge d. Versicherungswes.
Maennel, Vom Hilfsschulwesen.
Martin, Die höh. Mädchenschule in Dtschld.
Matthaei, Deutsche Baukunst i. Mittelalt.
Mehlhorn, Wahrheit und Dichtung im Leben Jesu.
Mehringer, Das deutsche Haus und sein Hausrat.
Merckel, Bilder aus der Ingenieurtechnik.
Merckel, Schöpfungen der Ingenieurtechnik der Neuzeit.
Mie, Moleküle — Atome — Weltäther.
Miehe, Die Erscheinungen des Lebens.
von Negelein, Germ. Mythologie.
Oppenheim, Das astronomische Weltbild im Wandel der Zeit.
Otto, Das deutsche Handwerk.
Otto, Deutsches Frauenleben.
Pabst, Die Knabenhandarbeit.
Paulsen, Das deutsche Bildungswesen.
Pezoldt, Das Weltproblem.
Pfannkuche, Religion u. Naturwissensch.
Pischel, Leben und Lehre des Buddha.
Pohle, Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert.
von Portugall, Friedrich Fröbel.
Pott, Der Text des Neuen Testaments nach seiner geschichtl. Entwicklung.
Ranck, Kulturgeschichte des deutschen Bauernhauses.
Rathgen, Die Japaner.
Rehmke, Die Seele des Menschen.
Richert, Schopenhauer.
von Rohr, Optische Instrumente.
Sachs, Bau u. Tätigkeit d. menschl. Körpers.
Scheffer, Das Mikroskop.
Scheid, Die Metalle.
Scheiner, Der Bau des Weltalls.
Schirmacher, Die mod. Frauenbewegung.
Schmidt, Gesch. des Welthandels.
Schumburg, Die Tuberkulose.
Schwemer, Restauration und Revolution.
Schwemer, Die Reaktion u. die neue Ära.
Schwemer, Vom Bund zum Reich.
von Soden, Palästina.
von Sothen, D. Kriegswesen i. 19. Jahrh.
Spiro, Geschichte der Musik.
Stein, Die Anfänge der menschl. Kultur.
Steinhausen, Germ. Kultur in der Urzeit.
Teichmann, Der Befruchtungsvorgang.
Tews, Schulkämpfe der Gegenwart.
Tollsdorf, Gewerblicher Rechtsschutz in Deutschland.
Uhl, Entsteh. u. Entwickl. uns. Muttersprache.
Unold, Aufgab. u. Ziele d. Menschenlebens.
Vater, Theorie u. Bau der neueren Wärmekraftmaschinen. — Die neueren Fortschritte auf dem Gebiete der Wärmekraftmaschinen. — Dampf u. Dampfmaschine.
Voges, Der Obstbau.
Volbehr, Bau u. Leben d. bildenden Kunst.
Wahrmund, Ehe und Eherecht.
Weber, Wind und Wetter.
Weber, Von Luther zu Bismarck. 2 Bdch.
Wedding, Eisenhüttenwesen.
Weinel, Die Gleichnisse Jesu.
Weise, Schrift- u. Buchwes. i. alt. u. n. Zeit.
Weise, Die d. Volksstämme u. Landschaft.
Wilbrandt, Die Frauenarbeit.
Wieler, Die narkotischen Aufgußgetränke.
Wislicenus, Der Kalender.
Wittowski, Das d. Drama d. XIX. Jahrh.
Wustmann, Albrecht Dürer.
Zander, Nervensystem. — Leibesübungen.
Ziebarth, Kulturbilder aus griechischen Städten.
Ziegler, Allgem. Pädagogik. — Schiller.
v. Zwiedineck-Südenhorst, Arbeiterschutz und Arbeiterversicherung.

Digitized by Google

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin.

DIE KULTUR DER GEGENWART

IHRE ENTWICKLUNG UND IHRE ZIELE

HERAUSGEGEBEN VON PROFESSOR PAUL HINNEBERG

In 4 Teilen. Lex.-8. Jeder Teil zerfällt in einzelne inhaltlich vollständig in sich abgeschlossene u. einzeln käufliche Bände (Abteilungen).

Die „Kultur der Gegenwart" soll eine systematisch aufgebaute, geschichtlich begründete Gesamtdarstellung unserer heutigen Kultur darbieten, indem sie die Fundamentalergebnisse der einzelnen Kulturgebiete nach ihrer Bedeutung für die gesamte Kultur der Gegenwart und für deren Weiterentwicklung in großen Zügen zur Darstellung bringt. Das Werk vereinigt eine Zahl erster Namen aus allen Gebieten der Wissenschaft und Praxis und bietet Darstellungen der einzelnen Gebiete jeweils aus der Feder des dazu Berufensten in gemeinverständlicher, künstlerisch gewählter Sprache auf knappstem Raume.

Teil I: Die geisteswissenschaftlichen Kulturgebiete. 1. Hälfte. Religion und Philosophie, Literatur, Musik und Kunst mit vorangehender Einleitung zu dem Gesamtwerk.

Abt. 1 Die allgemeinen Grundlagen der Kultur der Gegenwart.
Abt. 2 Aufgaben und Methode der Geisteswissenschaften.
Abt. 3 Ausserchristliche Religionen.
Abt. 4 Die christliche Religionswelt. Einzelnes der Gesamtreihe Religion.
Abt. 5 Allgem. Geschichte der Philosophie.
Abt. 6 Systeme der Philosophie.
Abt. 7 Die orientalischen Literaturen.
Abt. 8 Die griechische und lateinische Literatur und Sprache.
Abt. 9 Die neuarabischen Literaturen und die abyssinischen Sprachen.
Abt. 10 Die romanische und englische Literatur und Sprache.
Abt. 11 Die deutsche Literatur und Sprache. Allgemeine Literaturwissenschaft.
Abt. 12 Die Musik.
Abt. 13 Die orientalische Kunst. Die europäische Kunst des Altertums.
Abt. 14 Die europäische Kunst des Mittelalters und der Neuzeit. Allgemeine Kunstwissenschaft.

Teil II: Die geisteswissenschaftlichen Kulturgebiete. 2. Hälfte. Staat und Gesellschaft, Recht und Wirtschaft.

Abt. 1 Völkerkunde und Staatenkunde.
Abt. 2 Allgemeine Volkskunde und Verwaltungsgeschichte.
Abt. 3 Staat und Gesellschaft des Orients.
Abt. 4 Staat und Gesellschaft Europas im Altertum und Mittelalter.
Abt. 5 Staat und Gesellschaft Europas und Amerikas in der Neuzeit.
Abt. 6 System der Staats- und Gesellschaftswissenschaft.
Abt. 7 Allgemeine Rechtsgeschichte.
Abt. 8 Systematische Rechtswissenschaft.
Abt. 9 Allgemeine Wirtschaftsgeschichte.
Abt. 10 System der Volkswirtschaftslehre.

Teil III: Die naturwissenschaftlichen Kulturgebiete. Mathematik, Anorganische und organische Naturwissenschaften, Medizin.

Teil IV: Die technischen Kulturgebiete. Bautechnik, Maschinentechnik, Industrielle Technik, Landwirtschaftliche Technik, Handels- und Verkehrstechnik.

Digitized by Google

Probeheft und Spezial-Prospekte über die einzelnen Abteilungen (mit Anzug aus dem Vorwort des Herausgebers, der Inhaltsübersicht des Gesamtwerkes, dem Autoren-Verzeichnis und zum Probeheften aus dem Werke) werden auf Wunsch umsonst u. postfrei vom Verlag versandt.

Von Teil I und II sind erschienen:

Teil I Abt. 1: Die allgemeinen Grundlagen der Kultur der Gegenwart. Inhalt: Das Wesen der Kultur. W. Dilthey. — Das moderne Bildungswesen. F. Paulsen. — Die wichtigsten Bildungsmittel. A. Schöne und Hausmann. Das Volksschulwesen. G. Berthold. Das höhere Knabenschulwesen. A. Matthias. Das höhere Mädchenschulwesen. H. Gaudig. Das Fach- und Fortbildungsschulwesen. G. Kerschensteiner. Das gesamtwissenschaftliche Hochschulwesen. F. Paulsen. Die naturwissenschaftliche Hochschulausbildung. W. v. Dyck. F. Klein. Kunst- und Kunstgewerbe-Museen. J. Vallet. Kunstwissenschaftliche Institute. K. Koetschau. Ausstellungen. Kunst- und Kunstgewerbe-Ausstellungen. J. Lessing. Kunstwissenschaftlich-technische Ausstellungen. O. N. Witt. Dr. Die Musik. H. Gehrer. Das Theater. P. Lindau. Das Zeitungswesen. K. Bücher. G. Das Buch. H. Diels. Die Akademien. F. Müller. — Die Organisation der Wissenschaft. H. Diels. IX, 211 S. 1908. Orig.-Geb. ℳ 12.—, in Leinwand geb. ℳ 13.—

Teil I, Abt. 3, 1: Die orientalischen Religionen. Inhalt: Die Anfänge der Religion und die Religion der primitiven Völker. Ed. Lehmann. — Die ägyptische Religion. A. Erman. — Die assyrisch-babylonische Religion. H. Zimmern. — Die persische Religion. C. Bartholomae. — Die israelitisch-jüdische Religion. C. Steuernagel. — Die indische Religion. H. Oldenberg. — Die iranische Religion. K. Geldner. — Die Religion des Islams. J. Goldziher. — Die Entstehung d. Buddhismus. H. Oldenberg. — Die Religion der Chinesen. J. J. M. de Groot. — Die Religion der Japaner. A. Pfizmaier. K. Florenz. — Die Religionen Amerikas. P. Ehrle. XVI, 2 u. 251 S. 1905. Orig.-Geb. ℳ 7.—, in Leinwand geb. ℳ 8.—

Teil I, Abt. 4: Die christliche Religion mit Einschluß der israelitisch-jüdischen Religion. Inhalt: Die israelitisch-jüdische Religion. J. Wellhausen. — Die Religion Jesu und die Anfänge der Christologie bis zum Nicänum (325). A. Jülicher. — Kirche und Staat bis zur Gründung der Staatskirche. A. Harnack. — Gottesdienstliche Versammlungen und Kirche in Mittelalter und Neuzeit. M. Hoppenstedt. — Mittelalter und Kirche. Wesensart im Mittelalter. M. Schian. — Katholizismus, Protestantismus und Kirche in der Neuzeit. F. X. Funk. Protestantismus, Christentum und Kirche in der Neuzeit. E. Troeltsch. — Wesen der Religion und der Religionswissenschaft. E. Troeltsch. — Christlich-katholische Dogmatik. J. Pohle. — Christlich-katholische Ethik. J. Mausbach. — Christlich-katholische praktische Theologie. F. Eisenhofer. — Christlich-protestantische Dogmatik. W. Herrmann. — Christlich-protestantische Ethik. M. Reischle. — Christlich-protestantische praktische Theologie. W. Faber. — Die Beziehungen von Religion und Religionswissenschaft. J. J. Ulrichsen. (X, 1 u. 292 S. 1906. Orig.-Geb. ℳ 12.—, in Leinwand geb. ℳ 13.—. Buch 1: Hellas. 1. Geschichte der griechischen Religion. geb. ℳ 7.50, geb. ℳ 11.—. 2. Systematische Religionsgeschichte. geb. ℳ 6.50, geb. ℳ 9.—

Teil I, Abt. 5: Allgemeine Geschichte der Philosophie. Inhalt: A. Ehrhard, O. Braunsberg; J. Geyser, M. Gerhardt, Freising, A. Glossner, W. Windelband. M. Wundt. (IV, 89 S. 1909. Orig.-Geb. ℳ 2.—, in Leinw. geb. ℳ 10.—

Teil I, Abt. 6: System der Philosophie. Inhalt: Das Wesen der Philosophie. W. Dilthey. — Logik und Erkenntnistheorie. A. Riehl. — Metaphysik. W. Wundt. — Naturphilosophie. M. Verworn. — Psychologie. G. Heymans. — Philosophie des Geistes. B. Bauch. — Ethik. P. Hartmann. — Ästhetik. W. Wundt. — Literatur. Th. Lipps. — Die Zukunftsaufgaben der Philosophie. P. Natorp. (IV, 81 S. 1907. Orig.-Geb. ℳ 2.—, in Leinwand geb. ℳ 11.—

Digitized by Google